

n° 007993-01

Novembre 2011

## Modalités d'organisation des transports publics dans le département du Rhône et l'agglomération de Lyon

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**





**CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° : 007993-01

**Modalités d'organisation des transports publics  
dans le département du Rhône  
et l'agglomération de Lyon**

établi par

**Patrick Labia**

Inspecteur général de l'administration du développement durable

**Dominique Schwartz**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**Novembre 2011**



## Résumé

Le Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, a souhaité pouvoir disposer de l'appui du CGEDD pour expertiser les évolutions possibles des modalités d'organisation des transports publics dans le département du Rhône et l'agglomération de Lyon, dans un contexte marqué par la demande du Conseil général du Rhône de constitution d'un syndicat mixte autorité organisatrice en dehors du territoire du Grand Lyon, par la volonté du SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) de faire évoluer son périmètre d'intervention, et par les réflexions en cours sur la constitution d'un pôle métropolitain.

Le SYTRAL, syndicat mixte constitué entre la communauté urbaine de Lyon (le Grand Lyon) et le Conseil général du Rhône a conduit récemment des études (notamment avec l'agence d'urbanisme) pour identifier les nouveaux territoires de pertinence pour l'organisation de la mobilité voyageurs sur le territoire du Grand Lyon et les territoires limitrophes. Le Président du SYTRAL a ainsi fait part au Préfet du Rhône de propositions de schémas d'extension associant le Grand Lyon avec 5 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) périurbains, ou avec 5 ou 7 communes périurbaines desservies actuellement par des lignes SYTRAL sortant de son périmètre.

Le Conseil général, quant à lui, a décidé récemment d'approuver un nouveau schéma départemental et de mettre en place une tarification simplifiée, un système billettique, et une centrale de mobilité et d'engager une démarche de constitution d'un syndicat mixte ayant vocation à devenir autorité organisatrice des transports sur l'ensemble du territoire départemental en dehors du périmètre du Grand Lyon avec prise de la compétence transports par les EPCI suburbains et mutualisation des produits de versement de transport au sein du syndicat mixte.

Le projet du Conseil général consiste à créer un Syndicat mixte de droit commun, associant en dehors du SYTRAL, le Conseil général et les EPCI périurbains. Pour cela, il faut doter les EPCI de la compétence « transports urbains » et constituer les périmètres de transports urbains (PTU) correspondants. Les ressources de ce syndicat mixte seraient celles du budget du Département consacrées aux transports non urbains et scolaires et les produits du versement de transports (VT) de droit commun, à prélever sur le périmètre des EPCI compétents en matière de transport.

Le projet du SYTRAL est l'élargissement de son périmètre d'intervention, ce qui exige de le doter d'abord d'un PTU spécifique, soit à des communes périurbaines isolées, soit à des EPCI périurbains. Dans ce cadre, il est possible d'unifier progressivement le taux du VT perçu sur le territoire des nouveaux membres (mécanisme dit de lissage). Il s'agit d'un projet concurrent de celui du Conseil général et donc non compatible avec ce dernier.

Le CGEDD préconise la solution suivante, mise en œuvre avec succès dans l'Hérault depuis 2003 : création d'un Syndicat mixte SRU associant les autorités organisatrices de transport existantes sur le périmètre du département du Rhône. Ce syndicat pourrait prélever un VT spécifique et un VT additionnel sur les communes de l'aire urbaine (saut si le taux plafond est déjà appliqué sur les PTU). Ce syndicat aurait des fonctions de coordination et de mutualisation des offres de transport et des systèmes tarifaires, et d'information multimodale, il organiserait les lignes interurbaines et scolaires hors PTU (possibilité de reprise des lignes scolaires sur le PTU) et des lignes de transport entre le périmètre du SYTRAL et les communes périurbaines. Il réaliserait et gèrerait éventuellement des équipements de transport du type gare routière. La présidence de ce syndicat devrait relever du Conseil général. Ses ressources seraient constituées par les contributions des membres et le produit des VT spécifiques et additionnels.

Cette proposition combine en pratique les solutions envisagées par le Conseil général et le SYTRAL dans une formule juridiquement robuste et paraît à même de satisfaire les préoccupations d'intérêt général de l'ensemble des acteurs.



## Table des matières

	page
Résumé	5
Table des matières	6
INTRODUCTION : La mission d'expertise	7
I – La situation actuelle	7
II – Le passé et le présent du SYTRAL	9
III – Les avenir possibles pour le SYTRAL	11
IV – Les propositions en présence et la solution préconisée	13
V – Des solutions à plus grande échelle ?	14
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	17
Option 1 : proposée par le Conseil général du Rhône	18
Option 2 : proposée par le SYTRAL	19
Option 3 : schéma du CGEDD	20
ANNEXES	21
1 - Lettre de mission	22
2 - Statuts du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault	23
3 - L'évolution démographique récente de la ville de Lyon	30
4 - Les communes desservies par les T.C.L.	33
5 - Les EPCI à fiscalité propre du département du Rhône	34
6 - Le réseau des transports en commun de l'agglomération lyonnaise	35
7 - L'évolution démographique de l'aire urbaine lyonnaise	36
8 - Les infrastructures de transport structurantes	37
9 - Répartition des déplacements dans l'aire d'enquête	38
10 - Répartition des flux agglomération lyonnaise – secteurs selon le lieu de résidence	39
11 - Les déplacements entre l'agglomération et les intercommunalités voisines	40
12 - Déplacements avec l'agglomération réalisés par les résidents des intercommunalités	41
13 - L'interdépendance des territoires avec l'agglomération lyonnaise	43
14 - Analyse des flux de déplacement dans l'EMD – 2006	44
15 - La mobilité des habitants des secteurs étudiés	45
16 - Table des sigles et acronymes utilisés dans le texte	49
17 - Liste des personnes rencontrées	50



# MODALITÉS D'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET L'AGGLOMÉRATION DE LYON

## INTRODUCTION : La mission d'expertise

Le Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, a souhaité pouvoir disposer de l'appui du CGEDD pour expertiser les évolutions possibles des modalités d'organisation des transports publics dans le département du Rhône et l'agglomération de Lyon, dans un contexte marqué à la fois par la refonte du schéma départemental de la coopération intercommunale, par la demande du Conseil général du Rhône de constitution d'un syndicat mixte autorité organisatrice en dehors du territoire du Grand Lyon, par la volonté du SYTRAL de faire évoluer son périmètre d'intervention, et par les réflexions en cours sur la constitution d'un pôle métropolitain et sur l'organisation des territoires autour de St-Exupéry.

Ce rapport, constitué à partir des bases documentaires fournies par la Préfecture et les services de l'État concernés, et rédigé à partir de contacts de travail avec les collectivités concernées (Grand Lyon, Conseil général du Rhône), est organisé autour des points suivants :

- rappel des modalités d'organisation des transports publics dans les territoires concernés ;
- scénario 1 : maintien du SYTRAL ;
- scénario 2 : remplacement du SYTRAL ;
- scénario 3 : constitution d'un syndicat mixte à l'initiative du Conseil général du Rhône ;
- scénario 4 : montages juridiques possibles de coordination ou d'organisation des transports publics sur des échelles plus vastes de territoires.

## I – La situation actuelle

### Rappels sur l'organisation des transports dans les territoires du département du Rhône et de l'agglomération de Lyon

#### a) Histoire du réseau lyonnais.

Le premier service de transport en commun a fait son apparition à Lyon en 1837 avec les omnibus. La Compagnie Lyonnaise des Omnibus, la CLO, est créée pour structurer ces transports.

En 1862, la CLO surmonte les contraintes topographiques en construisant le premier funiculaire du monde, reliant le cœur de la ville au plateau de la Croix-Rousse.

Un an plus tard, un service de transport par bateaux à vapeur assure des liaisons de berge à berge sur la Saône.

En 1879, la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) est créée. Elle construit un réseau de tramways à chevaux circulant sur des rails. En deux ans, 10 lignes de tramways sont construites nécessitant un parc de 1 000 chevaux pour la traction.

En 1891, le funiculaire Croix-Paquet / Croix Rousse est mis en service. Deux ans plus tard, le premier tramway électrique de l'agglomération est inauguré et remporte un vif succès. 33 lignes de tramway sont créées sur 386 km de voies. Mais la guerre de 14-18 désorganise le réseau de transports par la mobilisation massive du personnel.

Après la guerre, l'OTL met en place des lignes d'autobus pour faire face à la concurrence des autres compagnies privées. Elle se lance aussi dans la construction de trolleybus.

La politique du « tout trolleybus » est poussée à son paroxysme. En 1952, l'OTL inaugure le plus grand dépôt de trolleybus français et 6 ans plus tard, Lyon devient le plus grand réseau de France avec 344 véhicules et 21 lignes électrifiées. Dans les années 60, avec la hausse démographique, la saturation du trafic automobile et la baisse du prix du gasoil, les trolleybus cèdent peu à peu la place aux bus et nouveaux bus articulés de 18 mètres de long.

En 1967, l'OTL devient les Transports en Commun Lyonnais (TCL). La priorité est donnée à la lutte contre l'engorgement routier et la pollution. C'est ainsi que le funiculaire de Fourvière est rénové et des projets de lignes de métro sont entrepris. Ils sont conduits par la SEMALY, société d'ingénierie des transports urbains et ferroviaires créée sous l'impulsion des collectivités lyonnaises pour concevoir les études et la réalisation du métro. Ce vaste chantier est financé grâce au Versement transport institué par la loi du 11 juillet 1973.

Ainsi, pendant 25 ans et en collaboration étroite avec l'autorité organisatrice des transports, la SEMALY conçoit et réalise les 4 premières lignes de métro de l'agglomération.

C'est dans ce contexte qu'en 1985 le STCRL (dirigé par le préfet) devient le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports du Rhône de l'agglomération lyonnaise), présidé par un élu de la Communauté urbaine de Lyon.

#### **b) L'organisation politico-administrative des transports publics sur longue période.**

Le réseau de transport en commun était organisé à deux échelles différentes. Le réseau de transport urbain au sens actuel comprenait pour l'essentiel un noyau de lignes de tramways dont le tracé avait peu évolué, avec quelques terminus dans des communes de proche banlieue mais cette extension hors de Lyon était limitée et les principaux enjeux urbains de constitution du réseau portaient sur la desserte interquartiers de Lyon et l'accès à certains points clefs du centre. Un second réseau, appelé réseau de banlieue desservait une large région urbaine étendue sur trois départements et permet la circulation des biens et des personnes entre la ville centre et son hinterland.

En 1941, avec la fin des concessions, la ville de Lyon et le Département du Rhône deviennent propriétaires du réseau. Regroupés à l'initiative de l'État sous le nom de Syndicat des Transports en Commun de la Région Lyonnaise (STCRL), ils confient à OTL la gestion de l'ensemble du réseau. Les bombardements de la 2ème guerre détruisent de nombreux véhicules et ponts du Rhône et de la Saône. Après la 2ème guerre mondiale, l'essentiel du réseau est à reconstruire. Les tramways sont délaissés au profit de l'autobus et du trolleybus.

La forme choisie en 1941 pour ce syndicat était révélatrice de la faible pertinence de l'agglomération pluricommunale comme territoire de référence pour les transports collectifs puisque les intérêts des communes de banlieue étaient représentés par le biais du Conseil général du Rhône.

Cette solution institutionnelle sous la forme juridique d'un syndicat mixte, d'abord présidé par le Préfet puis après la constitution de la Communauté urbaine de Lyon et l'application de la LOTI, par un élu, perdure encore aujourd'hui avec le SYTRAL, la COURLY s'étant substituée à la ville de Lyon en 1970.

### **c) Les autorités organisatrices aujourd'hui.**

Elles sont au nombre de 4.

- la communauté d'agglomération de Villefranche sur Saône ;
- le SYTRAL, syndicat mixte constitué entre la communauté urbaine de Lyon et le Conseil général du Rhône ;
- le Conseil général compétent pour l'organisation des transports non urbains hors du périmètre de la communauté urbaine ; le Conseil général s'est vu reconnaître en outre, à sa demande, la compétence de création et d'exploitation d'une infrastructure de transport de personnes non urbain, ferrée ou guidée (articles L.2112-1 et L.2121-10 du Code des Transports), ce qui lui a permis de réaliser en mode concessif la desserte ferrée de l'aéroport de St-Exupéry à partir des emprises des chemins de fer de l'est lyonnais qui étaient restées sa propriété ;
- le Conseil régional Rhône-Alpes pour l'organisation des services ferroviaires régionaux, y compris leur composante routière. Ce réseau comporte notamment, outre ses fonctions intercity, la desserte de nombreuses communes périurbaines de Lyon.

### **d) Quelques éléments de démographie et de mobilité**

Dans la dernière décennie du XXème siècle, alors que la population de l'ensemble du département a tendance à vieillir, la population de Lyon rajeunit, Ce rajeunissement est essentiellement dû à ce que les nouveaux arrivants sont le plus souvent des jeunes qui poursuivent des études ou entrent dans la vie active. L'évolution démographique du début du XXIème siècle peut se résumer en écrivant avec l'INSEE : « densification au centre et attractivité à la périphérie » : le centre se densifie, la couronne urbaine, qui a une densité moyenne six fois moindre que le centre, gagne des habitants mais vieillit et la couronne périurbaine poursuit son développement : l'habitat collectif limite l'étalement urbain, qui progresse néanmoins (annexe 3).

Dans ce contexte, l'enquête ménages déplacements menée en 2006 (EMD 2006) met en évidence la nature et le volume des flux d'échange entre le Grand Lyon et les communes ou collectivités de communes qui l'entourent et dont la desserte fait débat, Il apparaît en particulier que les déplacements d'échanges avec l'agglomération lyonnaise structurent le fonctionnement des secteurs qui en sont limitrophes : 35 % des déplacements des résidents de la CCVG, 34 % des déplacements des résidents du SIVOM de l'Ozon, 33 % des déplacements des résidents de la CCVL et 32 % des déplacements des résidents de la CCEL sont en lien avec l'agglomération lyonnaise parmi l'ensemble des déplacements des résidents de chacun de ces EPCI (annexes 4 à 15).

Dans ces conditions, le bassin de mobilité pertinent pour l'étude des déplacements urbains et périurbains est clairement intermédiaire entre le Grand Lyon et le Département du Rhône et invite à une coopération étroite entre ces deux échelles territoriales. C'est nécessaire pour optimiser la rentabilité socioéconomique des projets de transport et d'aménagement envisagés.

## **II – Le passé et le présent du SYTRAL**

### **Le maintien du SYTRAL dans sa forme juridique actuelle est possible et souhaitable.**

Le SYTRAL, syndicat mixte relevant des dispositions de l'article L.5721-1 du CGCT, est l'héritier des différentes formules de coopération imposées d'abord par l'État, puis acceptées par les collectivités locales avec quelques évolutions portant sur la dénomination, la répartition des sièges et la répartition des contributions entre ses deux membres.

#### a) Rappel des évolutions statutaires du Syndicat.

Bien qu'il n'existe pas de version publique consolidée des statuts du SYTRAL, on peut grâce à la succession des arrêtés ministériels puis préfectoraux reconstituer depuis 1965 les évolutions de cet établissement public qui a toujours été maintenu dans un principe de continuité, l'arrêté préfectoral du 17 octobre 2003 visant expressément l'arrêté de création du STCRL du 14 février 1966 et la convention syndicale des 4 et 15 octobre 1965. Le STCRL, créé en 1966, était lui-même l'héritier du Syndicat de même dénomination créé en 1941 (transfert au nouveau syndicat par la ville de Lyon et le Conseil général des biens mobiliers et immobiliers du syndicat créé à l'initiative de l'État en 1941 et dissous en 1965).

Les principales étapes de ce syndicat sont les suivantes :

- Création par arrêté ministériel en 1966 : « Il est formé entre le département du Rhône et la ville de Lyon un syndicat mixte pour l'exploitation du réseau de transport en commun de la région lyonnaise » ; « La durée de ce syndicat est fixée à 25 ans ».
- Création par la loi 66-1069 du 31 décembre 1966 de la Communauté urbaine de Lyon, dotée d'une compétence obligatoire en matière de transports urbains de voyageurs. Un décret du 16 décembre 1968 a fixé au 1er janvier 1969 la date d'exercice des compétences de la communauté urbaine de Lyon en matière de transports ; la communauté urbaine de Lyon a été substituée en 1970 à la ville de Lyon au syndicat mixte des transports, sans remise en cause de la parité des sièges et de contributions avec le Conseil général du Rhône.
- Approbation en 1983 des nouveaux statuts du Syndicat des transports en commun de la région lyonnaise, créé cette fois pour une durée illimitée, avec le même objet et avec le maintien de la parité entre ses deux membres pour l'administration du syndicat et la couverture des charges d'exploitation et d'investissement du réseau.
- Changement de dénomination en 1985 pour prendre le nom de SYTRAL (syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), le syndicat restant géré et financé à parité par ses deux membres
- Modification plus sensible des statuts du syndicat en 2003, avec maintien de l'objet syndical (organisation et exploitation des transports en commun de la région lyonnaise) mais évolution de la répartition des contributions (participation du département fixée au minimum à 15,2 millions d'euros et celle de la communauté urbaine à 108,9 millions d'euros, garantie des emprunts à hauteur de 35% par le Conseil général et 65% pour la communauté urbaine, et abandon de la parité de représentation au comité syndical de 26 membres, dont 16 pour la communauté urbaine et 10 pour le Conseil général).

On peut conclure de ces différentes séquences la continuité extrêmement forte des principes d'organisation des transports dans et autour de l'agglomération lyonnaise, avec le maintien en pratique de la même personne morale depuis 1966. On peut relever sur la dernière période des tendances sans doute plus centrifuges du Conseil général, manifestées à l'occasion de l'évolution statutaire de 2003 et de la prise de compétence ferroviaire d'intérêt local par le seul Conseil général à l'occasion de la réalisation de LESLYS (en dépit de l'avis du Conseil d'État qui avait reconnu au SYTRAL la possibilité de réaliser et d'exploiter cet équipement d'intérêt local métropolitain).

#### b) L'existence du SYTRAL ne paraît pas pouvoir être mise en cause pour des raisons touchant aux évolutions du droit de l'intercommunalité ou à la réforme des collectivités territoriales.

Le principe pour une communauté urbaine d'exercer tout ou partie d'une compétence par adhésion

ou transfert à un syndicat mixte avait été établi par la loi de création des communautés urbaines de 1966 et cette modalité d'exercice de la compétence reste acquise sans ambiguïté (article L5211-61 du CGCT).

En revanche, la suppression au 1er janvier 2015 de la clause de compétence générale fixée par la loi RCT du 10 décembre 2010 pour les Conseils généraux pourrait faire l'objet d'interprétations plus nuancées quant à la possibilité pour le Conseil général du Rhône de rester à terme dans une structure de type Syndicat mixte. Mais par delà son intérêt historique à être associé à une telle structure, il convient de rappeler qu'un Conseil général est compétent en matière de transports scolaires et de transports routiers de voyageurs et qu'il a acquis la compétence de réalisation et d'exploitation d'infrastructure de transport guidé ou ferré y compris pour des liaisons incluses en partie dans un PTU (cas de LESLYS opéré pour partie sur une infrastructure utilisée également pour le tramway LEA relevant de la seule compétence du SYTRAL).

Par ailleurs, de nombreuses dispositions du Code des transports tendent à favoriser les structures de coopération et de mutualisation entre acteurs publics compétents en matière de transports voyageurs. Enfin il paraît difficilement imaginable qu'en 2015 l'ensemble des syndicats mixtes dédiés aux transports urbains et auxquels participent des conseils généraux (une trentaine) soient dissous au profit de seuls EPCI ; *a contrario* il est plutôt probable que les syndicats mixtes de transports existant à la date de promulgation de la loi RCT verront leur existence maintenue, sauf volonté contraire de leurs membres.

**c) La seule difficulté juridique réelle à relever à propos du SYTRAL est le caractère fermé de son périmètre d'intervention.**

Il n'a pas été en effet trouvé d'arrêté ministériel ou préfectoral constatant l'existence d'un périmètre des transports urbains au profit du SYTRAL. Le seul texte qui s'en rapprocherait est celui d'un arrêté ministériel du 6 juillet 1971 délimitant le périmètre urbain (notion relevant du décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, désormais abrogé) sur la totalité des 56 communes constituant à l'époque la communauté urbaine de Lyon.

Il en résulte au sens strict que le périmètre du SYTRAL correspond à celui de la communauté urbaine de Lyon et que toute extension du périmètre du SYTRAL passerait par une extension concomitante du périmètre de la communauté urbaine.

Cette analyse est plutôt dissuasive pour les communes ou EPCI périurbains ou suburbains qui, pour bénéficier des services du SYTRAL, devraient adhérer à l'ensemble des compétences de la communauté urbaine de Lyon.

Une solution *a minima* serait de doter le SYTRAL d'un périmètre de transports urbains au sens de la LOTI et du décret du 16 août 1985, ce qui permettrait les évolutions ultérieures de périmètre ou de statut juridique envisagées dans la partie III du rapport.

### **III – Les avenir possibles pour le SYTRAL**

Le SYTRAL a conduit ces dernières années toute une série d'études (notamment avec l'agence d'urbanisme) pour identifier les nouveaux territoires de pertinence pour l'organisation de la mobilité voyageurs sur le territoire du Grand Lyon et les territoires limitrophes. Le Président du SYTRAL a ainsi fait part au Préfet du Rhône de propositions de schémas d'extension associant le Grand Lyon avec 5 EPCI périurbains, ou avec 5 ou 7 communes périurbaines desservies actuellement par des lignes SYTRAL sortant du périmètre. Les échanges de travail conduits avec les services de la communauté urbaine et ceux du Conseil général n'ont pas fait ressortir de demande explicite d'évolution fondamentale de la nature du SYTRAL pouvant aboutir à sa dissolution et à sa

liquidation.

**a) La demande de retrait d'un des deux membres du SYTRAL entraînerait la dissolution de plein droit du syndicat et la liquidation du syndicat**

Ceci aurait pour effet de faire reprendre à périmètre inchangé, la compétence par la seule communauté urbaine de Lyon.

La liquidation du SYTRAL nécessiterait la définition des conditions financières et patrimoniales de sa liquidation (répartition actif et passif du syndicat, transfert des personnels à un nouveau syndicat ou au Grand Lyon, reprise de la dette etc.).

Il convient de ne pas sous évaluer les difficultés juridiques d'une dissolution de plein droit ou d'office du SYTRAL qui amènerait à devoir prévoir dans un souci de continuité administrative des dispositions expresses pour assurer le transfert de l'ensemble des biens, droits, contrats et délégations du SYTRAL à la nouvelle autorité organisatrice sur le Grand Lyon.

Une attention particulière devrait être portée également au devenir des emprises des chemins de fer de l'est lyonnais, propriété du Conseil général, et utilisées respectivement pour le tramway LEA du SYTRAL et le tram-train LESLYS concédé par le Conseil général.

**b) Comme indiqué ci-dessus, il est possible et souhaitable de conserver le SYTRAL (Grand Lyon et Conseil général), de le doter d'un PTU et d'élargir le cas échéant ce périmètre pour permettre l'adhésion ultérieure de communes et d'EPCI périurbains. Cette extension de périmètre de transports urbains permettrait par ailleurs de mettre en œuvre les mécanismes de lissage du taux de versement de transport prévus par l'article L.2333-67 du CGCT. Le SYTRAL resterait un établissement public « ouvert » relevant de l'article L.5721-1 du CGCT.**

La volonté d'instituer des taux différents de VT sur le territoire du SYTRAL ainsi reconfiguré dans son périmètre d'intervention exigerait d'introduire au CGCT cette possibilité de zonage à l'instar de ce qui est pratiqué en Ile de France.

**c) La constitution ultérieure à la liquidation du SYTRAL d'un syndicat mixte urbain associant uniquement le Grand Lyon et des communes et EPCI périurbains aboutirait à la création d'un syndicat mixte régi par les articles L.5711-1 et suivants du CGCT.**

La fixation par arrêté préfectoral du PTU correspondant sera soumis à la consultation du Conseil général dans les conditions de droit commun.

**d) Un autre cas de figure est encore envisageable, celui de la constitution d'un syndicat mixte de type SRU entre la communauté urbaine de Lyon (compétente sur son périmètre en matière de transports urbains) et le syndicat mixte qu'envisage de constituer le Conseil général hors périmètre du Grand Lyon.**

Ce syndicat mixte SRU aurait notamment pour objet de réaliser des fonctions de mutualisation et de coordination et permettant de lever un VT spécifique ou additionnel au taux maximum de 0,5%. Cette formule en revanche ne paraît pas à même de satisfaire à l'objectif de simplification des structures intercommunales.

\*  
\* \*

En l'absence de volonté manifeste de la part de ses membres quant à une évolution radicale de la structure actuelle pouvant aller jusqu'à sa dissolution, il faut privilégier naturellement le maintien du SYTRAL en lui donnant la possibilité de faire évoluer son périmètre d'intervention (donc de le doter d'un PTU propre) et de participer à des structures de coordination ou de régulation sur des échelles plus larges avec d'autres autorités organisatrices et au premier rang le Conseil général.

#### IV – Les propositions en présence et la solution préconisée

##### **La création avec le SYTRAL d'un syndicat mixte de type SRU avec des compétences d'autorité organisatrice et d'autorité de coordination est à même de répondre aux attentes du Conseil général**

Le Conseil général, par délibération en date du 20 décembre 2010, a décidé d'approuver son nouveau schéma départemental, de procéder à l'allotissement en 5 lots des lignes de ce réseau, de mettre en place une tarification simplifiée, un système billettique, et une centrale de mobilité et d'engager une démarche de constitution d'un syndicat mixte ayant vocation à devenir autorité organisatrice des transports sur l'ensemble du territoire départemental en dehors du périmètre du Grand Lyon avec prise de la compétence transports par les EPCI suburbains et mutualisation des produits de versement de transport au sein du syndicat mixte.

Cette délibération a été confirmée par un courrier du président du Conseil général du Rhône en date du 29 septembre 2011 au Préfet du Rhône, (création d'un syndicat mixte associant le Conseil général et l'ensemble des communautés de communes périurbaines avec prélèvement du versement de transport sur les périmètres de transports urbains ainsi institués, maintien des lignes du SYTRAL hors périmètre du SYTRAL moyennant des conventions financières entre ce dernier et le nouveau syndicat mixte, adhésion ultérieure de ce syndicat mixte autorité organisatrice à un syndicat mixte de type SRU qui pourrait regrouper l'ensemble des autorités organisatrices de l'aire urbaine de Lyon y compris le Conseil régional).

a) Hors communauté d'agglomération de Villefranche sur Saône et hors SYTRAL, le Conseil général est l'autorité organisatrice de premier rang en matière de transports routiers non urbains de voyageurs et de transports scolaires. Il a toujours la possibilité, à la demande de communes ou de groupements de communes, de leur faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service régulier ou d'un service à la demande (art 28 du décret 85-891 du 16 août 1985). Mais ces services resteront qualifiés de services non urbains et les autorités organisatrices ne pourront pas instituer le VT et le percevoir.

b) Il n'est pas possible à droit constant de constituer un PTU unique sur l'ensemble du territoire départemental, hors périmètre du Grand Lyon, correspondant au périmètre d'un syndicat mixte de droit commun constitué sous le régime juridique de l'article L.5721-2 du CGCT.

Le seul précédent identifié, hors Ile de France, est celui du SMTC du territoire de Belfort qui regroupe sur le territoire du département le Conseil général, la communauté d'agglomération, les communautés de communes et les quelques communes non regroupées dans un EPCI. Cette constitution a été progressive car elle associait initialement la principale autorité organisatrice de transports urbains (le district de Belfort) et le tiers des communes du département.

Le Conseil d'État avait admis au contentieux en 1984 que la création de ce PTU et son assujettissement au versement de transport ne méconnaissaient pas par sa configuration, ou par la discontinuité des agglomérations les règles relatives à la constatation d'un périmètre de transports urbains qui sert de fondement à l'institution du versement de transport pour les établissements publics compétents en matière de transports urbains. Ce syndicat mixte de Belfort a été étendu avec l'accord de l'ensemble de ses membres à la totalité du territoire du département, les EPCI concernés s'étant dotés de la compétence transports. Le VT est perçu à un taux unique de 1,05%, sur la totalité de ce périmètre unique.

Cette situation n'est pas transposable au département du Rhône : hors SYTRAL le territoire est marqué par une discontinuité des agglomérations et l'inclusion de zones rurales qui ne permettraient pas de qualifier d'urbain le périmètre de transport envisagé et d'instituer un

versement de transport de droit commun. Il existe par ailleurs hors SYTRAL une AOTU (communauté d'agglomération de Villefranche sur Saône) et aucun des EPCI du département hors SYTRAL ne s'est doté à ce jour de la compétence « transports urbains ».

c) Le projet contenu dans la délibération du Conseil général tend en pratique à constituer hors SYTRAL une autorité organisatrice unique pour gérer l'ensemble des services de transport : services réguliers interurbains, services scolaires, transports à la demande et services de transports urbains sur les périmètres de transports urbains constitués sur les EPCI suburbains, ces EPCI suburbains ne prenant la compétence transports que pour la subdéléguer immédiatement au syndicat mixte et lever un versement de transport destiné à abonder les ressources du Conseil général consacrées aux transports collectifs (40 millions d'euros hors contribution au SYTRAL). Cette formule paraît inutilement compliquée et ne manquerait pas de poser de sérieux problèmes juridiques tenant au caractère urbain ou non des périmètres de transport à créer et aux conventions collectives à appliquer pour les salariés des entreprises de transport assurant les services au sein d'EPCI nouvellement dotés de périmètres de transports urbains (convention collective des transports interurbains ou convention collective des transports urbains.).

d) A droit constant, la seule formule susceptible de répondre avec une meilleure sécurité juridique à la diversité des demandes du Conseil général serait de constituer entre le Conseil général et le SYTRAL, un syndicat mixte de type SRU, associant le cas échéant la communauté d'agglomération de Villefranche : ce syndicat mixte n'associerait que des autorités organisatrices de transport existantes (articles L.1231-10 du Code des transports) sur un périmètre défini d'un commun accord et pourrait instituer un versement transport (spécifique ou additionnel en cas de PTU préexistant sans VT au taux plafond) au taux maximum de 0,5% sur un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitations incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants (article L.5222-7 du CGCT).

Ce syndicat mixte SRU (sur le fondement de l'article L.1231-13 du Code des transports), devrait exercer des compétences portant sur la coordination des réseaux, la mise en place d'un système d'information multimodale et de tarification coordonnées et en substitution de ses membres, des services publics réguliers de transports (ceux de la compétence du conseil général et les services à destination du SYTRAL ou sortant du SYTRAL) et réaliser et gérer des équipements et infrastructures de transport, ce qui en ferait une véritable autorité organisatrice disposant d'une ressource de versement de transport (VT spécifique de 0.5% et versement additionnel éventuel sur le territoire du SYTRAL et celui de Villefranche) de même ordre que celle attendue par le Conseil général sur les EPCI périurbains. En ce qui concerne la gouvernance de ce syndicat mixte, il est préconisé que la majorité des sièges soit dévolue au Conseil général, s'agissant à titre prépondérant de lignes de transports non urbains.

Cette formule de syndicat mixte SRU associant les deux principales autorités organisatrices du territoire paraît largement compatible avec les termes de la délibération du Conseil général et sa volonté d'assurer des fonctions de mutualisation de services au profit des usagers des réseaux interurbains et périurbains et avec la volonté du SYTRAL de desservir les communes suburbaines hors de son périmètre.

Ce type formule a déjà été utilisé avec succès, notamment dans le département de l'Hérault. Les statuts du Syndicat mixte de l'Hérault ont été placés, à titre d'exemple, en annexe 2 au présent rapport.

## **V – Des solutions à plus grande échelle ?**

**Quelles modalités de coopération ou d'intégration entre autorités organisatrices sur des périmètres plus larges ?**

**a)** La première possibilité peut consister à constituer un autre syndicat mixte SRU, dédié à des fonctions de coordination ou de mutualisation entre les différentes autorités organisatrices de l'aire urbaine de Lyon.

Cette création reposera sur les règles de constitution des syndicats mixtes de transport (article L.1231-10 du Code des transports et renvoi aux dispositions générales des articles L.5721-2 et suivants du CGCT) : définition d'un commun accord du périmètre d'exercice des compétences obligatoires et facultatives, et fixation d'un périmètre de prélèvement du versement de transport correspondant à un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants, incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants et associant au moins la principale autorité compétente en matière de transports urbains (c'est à dire le SYTRAL). Le VT additionnel pourra être prélevé hors du périmètre du SYTRAL, cette dernière autorité organisatrice ayant déjà un VT au taux plafond.

Le seul point de vigilance à considérer est celui de l'articulation de ce syndicat mixte SRU avec le projet de constitution du pôle métropolitain envisagé entre la Communauté urbaine de Lyon, la CA de St-Etienne, la CA des Portes de l'Isère et la CA du pays viennois.

Le pôle métropolitain est un EPCI constitué par accord entre EPCI à fiscalité propre constitué en vue d'actions d'intérêt métropolitain compétent entre autres en matière de coordination des infrastructures et services de transports (au sens des dispositions régissant le SM SRU).

Si le pôle métropolitain a vocation à assurer des compétences plus larges qu'un SM SRU « transport » par exemple en matière d'urbanisme prévisionnel ou d'aménagement du territoire, il ne peut associer en revanche que des EPCI, ce qui aura pour effet d'exclure de droit le ou les conseils généraux concernés et le conseil régional (dont les attributions en matière de transports de voyageurs sont également essentielles en matière d'attractivité du territoire et d'aménagement des territoires infra-départemental ou infra-régional). Il ne peut par ailleurs prélever de VT.

S'agissant de syndicats mixtes de natures, d'objets et de compositions différents, la coexistence d'un futur syndicat mixte SRU « transport » et d'un futur pôle métropolitain ne doit pas poser de problème juridique dirimant à condition de rédiger avec soin les statuts de l'une et l'autre structure.

Tout ceci doit *in fine* s'apprécier plutôt au regard des objectifs généraux poursuivis par la loi du 16 décembre 2010 qui portait notamment sur la simplification de la coopération intercommunale, et le paysage administratif « transports » pouvant à terme être constitué du :

- SYTRAL ;
- syndicat mixte SRU sur le département du Rhône constitué entre le Conseil général et le SYTRAL ;
- syndicat mixte SRU à l'échelle de l'aire urbaine ;
- pôle métropolitain.

**b) Peut-on imaginer des formules plus intégrées ?**

Cette idée n'est pas neuve, s'agissant de l'agglomération de Lyon : région urbaine de Lyon (RUL) à l'origine d'un mouvement de partenariats entre SCOT et dans les transports, protocole d'accord du 22 février 2005 pour le développement de l'intermodalité sur l'aire urbaine lyonnaise, projet REAL (réseau express de l'aire métropolitaine de Lyon). Ces points avaient fait l'objet d'une analyse approfondie dans le rapport du CGPC n° 2003-01-81-01 de mai 2005, où avaient pu être proposées des formules de coopération « forcée » à l'instar des dispositifs prévalant en Ile de France.

Il est rappelé qu'en Ile de France, en continuité avec les mécanismes de coordination institués dès 1948 (office de coordination des transports, devenu syndicat des transports parisiens, doté de la

qualité d'établissement public national, avant sa décentralisation en 2005 qui l'a transformé en établissement public territorial présidé par le président du Conseil régional), il existe une seule autorité organisatrice compétente sur l'ensemble du territoire régional en matière d'exploitation de l'ensemble des réseaux de transport et de pilotage des programmes d'infrastructure (sous réserve des compétences de RFF et de la nouvelle Société du Grand Paris). Cette autorité organisatrice qui associe la région, la ville de Paris et les autres départements franciliens dispose du pouvoir tarifaire (tarification zonale), de la ressource du VT (3 milliards d'euros par an, avec des zones de taux différenciés entre départements) et contracte avec les différents opérateurs des transports (RATP, SNCF et transporteurs privés). Ressources commerciales comprises, le volume budgétaire géré par le STIF représente 7 milliards par an.

Malgré les différences d'échelles et de budgets concernées, il n'est pas irréaliste d'envisager à terme la constitution à titre obligatoire sur un bassin de mobilité cohérent comme celui de l'aire urbaine de Lyon d'une autorité de régulation de type « agence de mobilité » appelée à se substituer à ses membres (Conseil régional, Conseil général, AOTU) pour l'exercice et le financement d'actions communautaires, les fonctions de gestion des réseaux restant sauf décision contraire des membres, de la compétence des autorités organisatrices de premier rang. Cette formule a pour contrainte essentielle de créer par la loi une nouvelle catégorie d'établissement public local (un projet de rédaction était contenu à titre conservatoire dès le rapport du CGPC précité).

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

En dehors de toute appréciation sur l'analyse des rapports et relations entre les collectivités de l'aire urbaine considérée, quelques points essentiels peuvent être dégagés en adéquation avec les évolutions constatées de la mobilité sur les aires concernées :

1°) Le SYTRAL sur longue période a fait la preuve de son efficacité pour constituer le premier réseau multimodal de transports hors ceux existants en région Ile de France, en matière de réalisations d'infrastructures et systèmes de transports, comme dans la modernisation de l'exploitation des réseaux (par exemple le réseau ATOUSBUS mis en service en septembre 2011). Les progrès à réaliser en matière de performance économique, de vision stratégique ou de planification sont indépendants de la nature juridique de l'autorité organisatrice. Toute évolution radicale de la structure qui aboutirait à sa liquidation devra être soigneusement évaluée au regard des difficultés juridiques de cette liquidation. Il conviendra en tout cas à titre conservatoire, de régulariser la situation du périmètre des transports urbains et d'envisager des mécanismes de tarification zonale (réalisables sur décision de l'AO) ou des dispositifs nouveaux (relevant de la loi) pour permettre de zoner les taux de VT applicables sur le périmètre ou de mieux lisser les taux de VT en cas d'extension des périmètres de transport urbain

2°) Le projet du Conseil général a sa pertinence mais il devrait plutôt prendre la forme d'un syndicat mixte de type SRU associant le SYTRAL et le Conseil général pour organiser à la fois les offres de transport hors du périmètre du Grand Lyon (transports interurbains, transports scolaires et transports à la demande) et les flux de mobilité entre le Grand Lyon et les communes périurbaines et suburbaines. Cette formule, sous réserve de règles de gouvernance favorables au Conseil général, (majorité des sièges pour le conseil général) paraît plus robuste et sécurisée juridiquement que les hypothèses initiales contenues dans la délibération du Conseil général. Enfin cette proposition de syndicat mixte de type SRU permet de lever sur son périmètre une ressource spécifique de versement de transport de même niveau que celle attendue sur le seul territoire des EPCI périurbains.

3°) Des formules de coopération pour des aires plus vastes (aire urbaine de Lyon) et concernant plusieurs départements peuvent être envisagées, l'une à droit constant sous la forme d'un autre syndicat mixte SRU pour réaliser des dispositifs d'information multimodale ou de tarification coordonnée ou intégrée entre réseaux urbains et non urbains (routiers et ferroviaires régionaux) et lever une ressource VT spécifique, l'autre sous forme plus contraignante de regroupement autoritaire dans une formule *ad hoc* de regroupement des différentes autorités organisatrices de l'aire urbaine concernée.

Cette formule contraignante de regroupement forcé exigerait le recours à la loi pour instituer cette nouvelle catégorie d'établissement public territorial de type « STIF » et ne paraît pas encore relever de l'urgence.

4°) Compte tenu de ces éléments et des échelles de temps à prendre en compte pour aboutir à des formules plus intégrées et plus étendues, il est de bonne administration de privilégier à la fois

- le maintien du SYTRAL avec un PTU propre,
- et la création d'un syndicat mixte de type SRU associant le SYTRAL et le Conseil général du Rhône pour gérer de façon coordonnée et complémentaire avec les déplacements du territoire du Grand Lyon ceux des territoires périurbains et suburbains aujourd'hui de la compétence du Conseil général.

Patrick Labia



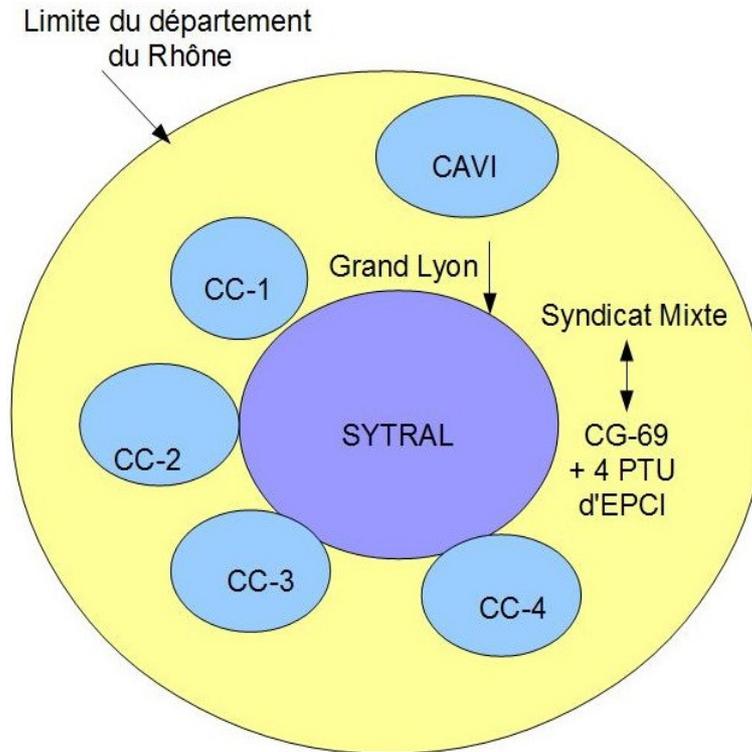
Dominique Schwartz





Les schémas ci-après synthétisent les différentes options envisagées dans le rapport,

**Option 1 : proposée par le Conseil général du Rhône**



**1) Création d'un Syndicat mixte de droit commun, associant en dehors du SYTRAL, le Conseil général et les EPCI périurbains.**

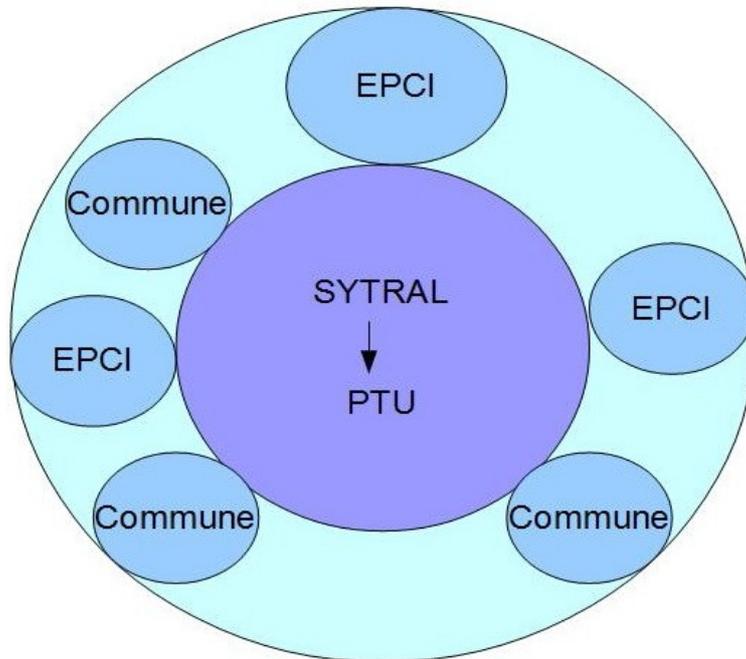
**2) Nécessité de doter les EPCI de la compétence transports urbains et de constituer les PTU correspondants.**

**3) Ressources : budget du CG 69 consacré aux transports non urbains et scolaires et produits du VT de droit commun à prélever sur le périmètre des EPCI compétents en matière de transport.**

**4) Gouvernance (à définir).**

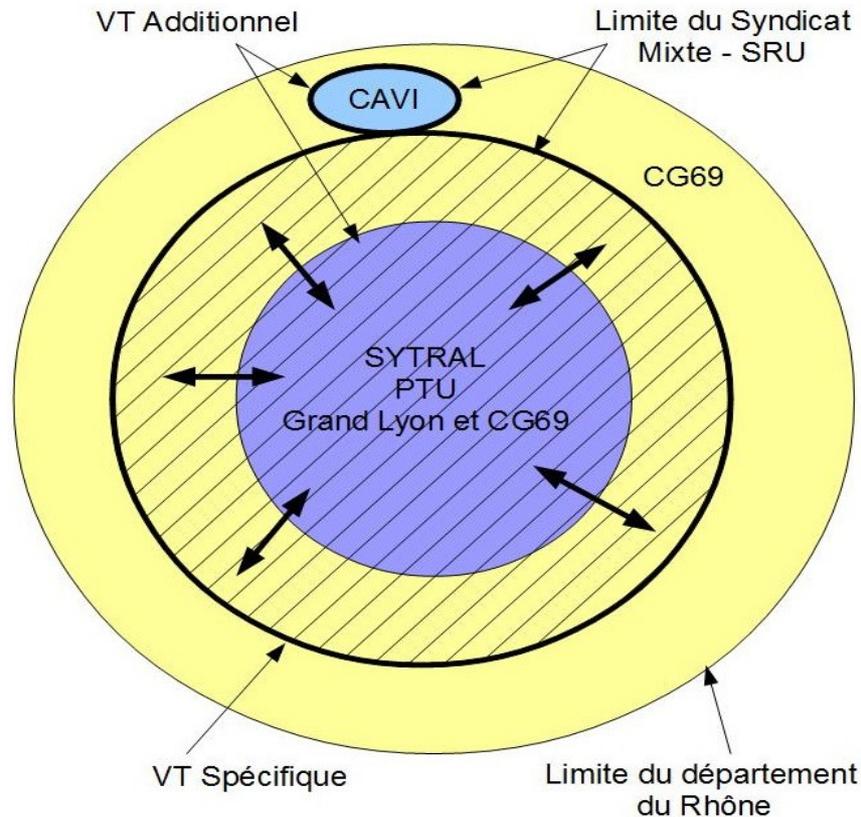
**5) Ingénierie du Syndicat mixte fournie par le Conseil général.**

**Option 2 : proposée par le SYTRAL**



- 1) Elargissement du périmètre d'intervention du SYTRAL (ce qui exige de le doter d'abord d'un PTU spécifique), soit à des communes périurbaines isolées, soit à des EPCI périurbains.**
- 2) Possibilité d'unifier progressivement le taux du VT perçu sur le territoire des nouveaux membres.**
- 3) Projet concurrent de celui du Conseil général.**

### Option 3 : schéma du CGEDD



**1) Création d'un Syndicat mixte SRU associant les autorités organisatrices de transport sur le périmètre du département du Rhône (CG + SYTRAL + CAVI).**

**2) Prélèvement possible d'un VT spécifique et d'un VT additionnel sur les communes de l'aire urbaine (sauf si le taux plafond est déjà appliqué sur les PTU) ;**

**3) Objet du Syndicat :**

- Fonctions de coordination et de mutualisation des offres de transport et des systèmes tarifaires et d'information multimodale ;
- Organisation des lignes interurbaines et scolaires hors PTU (possibilité de reprise des lignes scolaires sur les PTU) ;
- Organisation de lignes de transport entre le périmètre du SYTRAL et les communes périurbaines ;
- Réalisation et gestion éventuelle d'équipements de transport du type gare routière.

**4) Gouvernance du Syndicat (proposition) : Un comité syndical de 15 membres, dont 8 pour le Conseil général, 5 pour le SYTRAL et 2 pour la CAVI.**

**5) Ressources : contributions des membres plus VT.**



## ANNEXES

	page
1 - Lettre de mission	22
2 - Statuts du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault	23
3 - L'évolution démographique récente de la ville de Lyon	30
4 - Les communes desservies par les T.C.L.	33
5 - Les EPCI à fiscalité propre du département du Rhône	34
6 - Le réseau des transports en commun de l'agglomération lyonnaise	35
7 - L'évolution démographique de l'aire urbaine lyonnaise	36
8 - Les infrastructures de transport structurantes	37
9 - Répartition des déplacements dans l'aire d'enquête	38
10 - Répartition des flux agglomération lyonnaise – secteurs selon le lieu de résidence	39
11 - Les déplacements entre l'agglomération et les intercommunalités voisines	40
12 - Déplacements avec l'agglomération réalisés par les résidents des intercommunalités	41
13 - L'interdépendance des territoires avec l'agglomération lyonnaise	43
14 - Analyse des flux de déplacement dans l'EMD – 2006	44
15 - La mobilité des habitants des secteurs étudiés	45
16 - Table des sigles et acronymes utilisés dans le texte	49
17 - Liste des personnes rencontrées	50



0 0 7 9 9 3 - 0 1



PRÉFET DU RHÔNE

Lyon, le 13 septembre 2011

Le Préfet de la Région Rhône-Alpes,  
Préfet du Rhône

à

Monsieur Christian LEYRIT  
Vice-Président du Conseil Général de  
l'Environnement et du Développement  
Durable

La situation de l'organisation des transports en commun urbains est complexe dans l'agglomération lyonnaise. Je souhaite profiter des réflexions en cours sur la réforme de l'intercommunalité pour essayer de trouver des modalités de fonctionnement mieux adaptées aux problématiques actuelles.

Je serais très heureux de pouvoir bénéficier de l'expertise du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable compte tenu à la fois de la sensibilité de cette question et des délais très contraints qui me sont imposés.

Je vous en remercie par avance et suis bien sûr tout à fait disposé à exposer la situation aux inspecteurs généraux que vous aurez identifiés pour cette mission.

*Amable à vous*

Jean-François CARENCO



## **ANNEXE 2 - Statuts du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault**

### **PREAMBULE**

Le Département et les Communautés d'agglomération du département de l'Hérault, conscients de l'importance fondamentale des services de transports publics de voyageurs dans l'exercice de leurs missions d'aménagement du territoire, ont décidé de s'associer, afin de mettre en commun leurs efforts et les moyens nécessaires à l'exercice d'une véritable complémentarité de leurs réseaux de transports publics de voyageurs.

La loi du 13 décembre 2000, dite loi SRU, encourage les différentes autorités organisatrices de transport à se regrouper au sein d'un Syndicat mixte, afin de proposer une offre de transport complémentaire et de coordonner les services qu'elles organisent.

Le Département de l'Hérault, autorité organisatrice de transport sur la partie du territoire départemental comprise en dehors des agglomérations, et les Communautés d'Agglomération, autorités organisatrices sur les territoires communautaires partagent le même souci de mettre en commun les moyens nécessaires pour une véritable complémentarité des réseaux de transports publics. Cette complémentarité est à instaurer, au lieu et place de leur seule juxtaposition, aux fins d'améliorer la performance de leurs réseaux de transports respectifs. Elle doit permettre d'optimiser les services organisés selon le principe de recherche du meilleur service transport collectif, aux meilleures conditions économiques, dans pour les autorités organisatrices que pour les usagers.

Économiser le temps, l'espace, l'environnement tout en respectant le libre choix de chacun en matière de mode de transport ; apporter les réponses appropriées face à la croissance des agglomérations et à l'augmentation des besoins de mobilité : tels sont les grands enjeux de la politique de transport des Communautés d'Agglomération.

Dans ce cadre, conformément aux objectifs impartis aux Plans de Déplacements Urbains qui visent au renforcement de l'offre globale de transport en commun, la poursuite de la politique en matière de développement des transports publics est caractérisée par la volonté des Communautés d'Agglomération, en concertation avec les acteurs économiques et sociaux et les représentants des usagers, de :

- Favoriser l'accessibilité de tous les pôles d'attraction, d'activités et d'habitat,
- Participer à la cohésion sociale, notamment par la mise en oeuvre d'une politique tarifaire sociale,
- Accompagner le développement des agglomérations,
- Améliorer la qualité et préserver l'environnement,
- Optimiser les moyens des autorités organisatrices en matière de transports publics.

Suivant ainsi sa mission d'aménagement du territoire définie dans son projet Hérault 2005, le Département a proposé aux Communautés d'agglomération du Département, chacune autorité organisatrice de transport urbain pleinement compétente sur son territoire, de s'associer au sein d'un Syndicat mixte de transport, selon les modalités décrites dans la loi « solidarité et renouvellement urbain ».

Les présents statuts définissent les modalités de création, de fonctionnement, et les champs de compétence de Hérault transport, les champs de compétence du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault, créé sur l'initiative des collectivités associées : le Département de l'Hérault, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, la Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée, la communauté d'Agglomération du Bassin de Thau et la Communauté d'Agglomération d'Hérault-Méditerranée (ci-après désignées les Communautés d'Agglomération).



CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUI

## **TITRE I - Dispositions générales**

### **Article 1 : Dénomination**

En application des dispositions de l'article 30-1 de la loi du 30.12.1982 dite LOTI, il est constitué un Syndicat Mixte des Transports en commun dénommé «Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault » désigné par la suite dans les statuts par le « Syndicat Mixte ».

Le Syndicat Mixte est un établissement public administratif.

### **Article 2 : Constitution**

Le syndicat mixte est constitué entre :

Le Département de l'Hérault

D'une part

Et :

- la Communauté d'Agglomération de Montpellier,
- la Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée,
- la Communauté d'Agglomération du bassin de Thau,
- la Communauté d'Agglomération d'Hérault-Méditerranée.

D'autre part.

Il est régi par les dispositions précitées de la LOTI et par les articles L.5721-1 à L.5721-7 ainsi que par celles des articles L. 5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

### **Article 3 : Durée et siège**

Le Syndicat est institué pour une durée illimitée. Le siège du Syndicat est fixé : Avenue du Professeur Viala, Parc Euromédecine 2, CS 34303, 34193 Montpellier Cedex 5. Il pourra être déplacé sur décision du Comité Syndical.

### **Article 4 : Adhésion et retrait du Syndicat - Modification des statuts**

D'autres autorités organisatrices peuvent adhérer au Syndicat.

L'adhésion et le retrait du Syndicat se font selon la procédure suivante :

- Délibération de l'autorité organisatrice sollicitant son adhésion ou son retrait,
- Délibération du Comité syndical prise à la majorité des 2/3,
- Délibérations de chaque conseil des collectivités membres du Syndicat Mixte,
- Arrêté préfectoral constatant la nouvelle composition du syndicat.

De la même manière toute modification statutaire nécessitera une délibération du Conseil Syndical, prise à la majorité des 2/3, puis des délibérations concordantes de chaque membre.

### **Article 5 : Dissolution**

Le syndicat peut être dissous dans les conditions de l'article L.5721-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Il peut être dissous d'office ou à la demande des personnes morales qui le composent, par décret pris sur

l'avis conforme du Conseil d'État.

Lorsque la demande de dissolution du Syndicat Mixte est présentée à l'unanimité de ses membres, la dissolution est prononcée par arrêté du représentant de l'État dans le département siège du Syndicat.

## **TITRE II - OBJET-COMPETENCES/PERIMETRE**

### **Article 6 : Objet**

***Au titre de l'article 30-1 de la loi du 30.12.1982 dite LOTI, le Syndicat Mixte est créé pour remplir les missions et exercer les compétences suivantes :***

Le Syndicat a pour mission de :

- Coordonner l'ensemble des services organisés par les collectivités adhérentes à destination des usagers de transport collectif,
- Mettre en place un système d'information à destination des usagers,
- Rechercher la création d'une tarification coordonnée ainsi que des titres de transports uniques ou unifiés.

En outre, les adhérents lui transféreront obligatoirement l'organisation des transports publics non urbains de voyageurs et l'organisation du transport de scolaires.

L'équilibre économique des lignes urbaines et des lignes non urbaines doit être préservé.

Les projets d'extension ou d'adaptation des services et les décisions tarifaires du syndicat mixte sont soumis à l'avis préalable des autorités organisatrices concernées.

Les répercussions éventuelles des décisions des adhérents en termes de modification de clientèle, d'activité ou de ressources devront faire l'objet de compensations.

### **Article 7 : Périmètre du syndicat**

La compétence territoriale du syndicat s'étend à tout le Département de l'Hérault.

### **Article 8 : Conséquences du transfert des compétences**

#### **Article 8-1 : Mise à disposition des biens et des moyens**

Conformément aux dispositions de l'article L.5721-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, le transfert de compétences tel que prévu à l'article « Objet » des statuts, entraîne de plein droit et dès sa date de création, le transfert au Syndicat de l'ensemble des moyens utilisés par les adhérents à la date du transfert pour l'exercice de ces compétences.

Les modalités de transfert de compétence liées à l'organisation des transports publics non urbains de voyageurs et à l'organisation du transport des scolaires font l'objet de conventions particulières entre le Syndicat Mixte et les autorités organisatrices membres.

La mise à disposition des moyens matériels sera constatée par procès-verbal contradictoire entre le Syndicat et la Collectivité concernée.

#### **Article 8-2 : Sort des contrats en cours (à l'exception des délégations de service public)**

Les contrats en cours sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties.

La substitution du Syndicat aux contrats conclus par ses membres, n'entraîne aucun droit à résiliation ou indemnisation au profit de leurs cocontractants.

La collectivité qui transfère la compétence afférente s'engage à informer ses cocontractants de cette substitution conformément aux dispositions de l'article L.5721-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

### **Article 8-3 : Sort des délégations de service public**

La gestion des contrats de délégation de service public sur le périmètre des communautés d'agglomération et dans le cadre de leur compétence transport reste à la charge des communautés d'agglomération.

En application des articles 8-1 et 8-2, le syndicat utilise les moyens existants des réseaux urbains pour assurer le transport des scolaires. Les éventuels moyens complémentaires seront apportés par le syndicat mixte dans le respect des prérogatives de chaque autorité organisatrice. En conséquence, le syndicat mixte et les autorités urbaines conviennent des modalités d'utilisation du réseau.

Les autorités urbaines fourniront notamment annuellement au syndicat à la fois les éléments prévisionnels nécessaires à l'élaboration de son budget et les éléments issus de sa certification des comptes. Les communautés d'agglomération communiquent, de plus, les règles de tarification et de compensation tarifaire. La répartition des dépenses sera faite conformément aux dispositions de l'article 21.

Le syndicat et l'autorité urbaine conviennent des modalités de rémunération des transporteurs suite aux évolutions des moyens mis en place et de la tarification.

## **TITRE III – ORGANISATION ADMINISTRATIVE**

### **Chapitre 1 : le Comité syndical**

#### **Article 9 : Désignation des délégués du Comité syndical**

Le Syndicat est administré par un Comité dont les délégués sont élus en leur sein par les assemblées délibérantes de ses membres, suivant des modalités qui leur sont propres.

Les collectivités membres désignent pour chacun des sièges dont elles disposent, des délégués titulaires et suppléants. Le délégué empêché d'assister à une réunion du Comité syndical peut donner pouvoir un autre membre du Comité syndical. Chaque membre du Comité syndical ne peut être porteur que d'un seul pouvoir.

Les conditions d'éligibilité, d'inéligibilité et les incompatibilités sont celles prévues par les articles L.44 à L.46, L.228 à L.237 et L.239 du Code électoral.

#### **Article 10 : Répartition des sièges**

Le comité comprend à la date de création du Syndicat N délégués correspondants à deux collèges.

Le Département, qui transfère toute sa compétence transport a droit à 18 sièges.

Les 12 sièges des Communautés d'agglomération se répartissent au prorata de leurs poids démographiques. Chaque Communauté d'agglomération a droit au moins à un siège.

À la date de création du Syndicat, les sièges sont répartis de la façon suivante :

- Pour le département : 18 représentants,
- Pour la Communauté d'Agglomération de Montpellier : 6 représentants
- Pour la Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée : 3 représentants,
- Pour le Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau, 2 représentants,
- Pour la Communauté d'Agglomération d'Hérault-Méditerranée, 1 représentant.

#### **Article 11 : Attributions du Comité syndical**

En tant qu'organe délibérant du Syndicat mixte, il est à ce titre, seul chargé :

- d'élaborer et de voter le budget ainsi que de l'institution et de la fixation des taux ou tarifs des taxes et redevances,
- de l'approbation du compte administratif,

- des dispositions à caractère budgétaire prises à la suite d'une mise en demeure intervenue en application de l'article L.1612-15 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- des décisions relatives aux modifications statutaires,
- des décisions relatives aux contrats de toute nature,
- d'approuver le règlement intérieur,
- d'étudier les propositions des commissions thématiques,
- d'élaborer le règlement des transports scolaires,
- de régler par ses décisions toutes les affaires.

### **Article 12 : Décisions du Comité syndical**

Conformément à l'article 4, les délibérations à caractère statutaire sont prises à la majorité des 2/3 des délégués membres du Comité syndical

L'ensemble des autres décisions est pris à la majorité simple.

### **Chapitre 2 : les Commissions thématiques**

#### **Article 13 : Attributions**

Le Comité syndical peut mettre en place des commissions thématiques chargées d'étudier et de lui proposer tous sujets relevant de leurs compétences. Chaque membre du Comité syndical peut participer aux réunions des commissions thématiques. Le nombre, le fonctionnement et la périodicité des réunions des commissions thématiques sont déterminées par le règlement intérieur du Syndicat mixte.

### **Chapitre 3 : le Président**

#### **Article 14 : Fonctions**

Le Président est l'exécutif du syndicat. À ce titre, il exerce des attributions suivantes :

- il convoque les réunions du Comité syndical,
- il fixe l'ordre du jour des réunions du Comité,
- il préside les réunions du Comité,
- il prépare et exécute les délibérations du Comité,
- il est l'ordonnateur des dépenses et prescrit l'exécution des recettes,
- il signe les marchés et/ou conventions,
- il est le chef des services du Syndicat ;
- il le représente en justice,
- il nomme aux emplois créés par le Syndicat.

Il peut néanmoins déléguer par arrêté, sous sa surveillance et sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses fonctions à un vice-président délégué. Ces délégations subsisteront tant qu'elles ne seront pas rapportées.

À partir de l'installation de l'organe délibérant jusqu'à l'élection du Président, les fonctions seront temporairement assurées par le doyen d'âge.

#### **Article 15 : Election du Président et des vice-présidents**

Le Président est élu par le Comité syndical à la majorité absolue et au scrutin secret. Si après deux tours de scrutin, aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative.

Le Président est assisté d'un ou plusieurs vice-présidents, élus selon les mêmes modalités. Leur nombre est fixé par le Comité syndical.

#### **Chapitre 4 : Le Bureau**

##### **Article 16 : Composition**

Le Bureau est composé du Président et des vice-présidents. Sa composition est fixée par le Comité syndical.

##### **Article 17 : Attributions**

Le Bureau exerce les attributions que pourra lui déléguer le Comité syndical, à l'exception des attributions en matière budgétaire, financière, tarifaire et de création de services, qui relèvent des décisions du Comité syndical.

Le Bureau rend compte de ses décisions à chaque séance du Comité syndical.

#### **Chapitre 5 : Règlement Intérieur**

##### **Article 18 : Elaboration du Règlement Intérieur**

Le Comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement ainsi que le fonctionnement et les attributions des commissions thématiques.

#### **TITRE IV - Dispositions financières**

##### **Article 19 : Ressources du Syndicat**

Les recettes du syndicat comprennent :

- la participation financière des collectivités membres,
- le versement transport additionnel, prélevé en application de l'article L.5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- les dotations et subventions publiques afférentes à l'exercice des compétences transférées,
- les recettes commerciales dont les participations financières des familles au transport scolaire et toute autre recette.

##### **Article 20 : Dépenses du Syndicat**

Les dépenses comprennent :

- les dépenses d'investissement et de fonctionnement
- toutes les dépenses liées au domaine de compétence des présents statuts. Les dépenses seront budgétairement présentées de façon à distinguer chaque compétence selon les articles 6 et 7 des présents statuts.

##### **Article 21 : Contributions des collectivités membres**

Les collectivités adhérentes transfèrent au syndicat les compétences et missions qui constituent son objet social.

En conséquence, chaque collectivité versera au Syndicat une contribution annuelle comportant :

- une participation, au prorata de la répartition des sièges au Comité syndical, au fonctionnement du Syndicat et à l'exercice des missions de coordination des services, de mise en place un système d'information des usagers et de recherche de la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.
- une participation représentative du montant des charges liées à l'exercice des compétences et

services qu'elle lui aura transférés. La charge du transport des scolaires en milieu urbain et son évolution sera répartie de la façon suivante : 62 % pour les Communautés d'agglomération et 38 % pour le Département de l'Hérault. Ces prorata sont fixés eu égard aux deux principes dont le Syndicat mixte se porte garant : l'utilisation des moyens des réseaux urbains et la libre circulation des usagers scolaires sur les réseaux de transports.

- La charge des transports non urbains sera entièrement financée par une participation départementale.
- Une contribution volontaire aux dépenses d'investissements que le Syndicat aura décidé de réaliser pour les collectivités qui en auront fait la demande.
- Le montant des contributions sera décidé au moment de la création du Syndicat mixte est annexé aux présents statuts.

## **TITRE V : Comptable public**

### **Article 22 : le comptable public**

Les fonctions de trésorier du syndicat sont exercées par un comptable du Trésor désigné par le Trésorier-Payeur Général de l'Hérault.

## **TITRE VI : Modification des statuts**

### **Article 23 : Modalités de modification**

Les modifications statutaires sont décidées la majorité des 2/3 des membres qui composent le Comité syndical.

Les délibérations du Comité syndical qui adopteront les projets de modification statutaires sont soumises à l'approbation, dans les mêmes termes, de toutes les assemblées délibérantes des collectivités membres du Syndicat mixte.

### ANNEXE 3 - L'évolution démographique récente de la ville de Lyon

Dans les années 1830, la ville de Lyon était moins étendue qu'aujourd'hui et comptait environ 150 000 habitants. Sa population atteint 177 000 habitants en 1850. En 1852, quatre faubourgs de la ville de Lyon et un village sont annexés à la ville : le plateau de la Croix-Rousse, la Guillotière, Vaise et le village de Monplaisir. La population lyonnaise croît alors mécaniquement et atteint 300 000 habitants à la fin des années 1850. Elle culmine au début des années 1930 à 580 000 habitants. À la fin de la seconde guerre mondiale, en 1946, elle ne compte plus que 460 000 habitants. La population remonte ensuite et se stabilise dans les années 60 autour de 528 000 habitants. En 1963, le quartier de Saint-Rambert-l'Île-Barbe est intégré à la ville,

Dans la décennie 1970-80 la ville de Lyon perd plus de 100 000 habitants au profit des communes environnantes. Le phénomène est identique à ce qui se passe à la même époque dans de nombreuses villes de province françaises : les centres-villes sont peu à peu délaissés au profit des espaces périphériques, ce qui développe la périurbanisation et conduit à une certaine dégradation des centres-villes.

Le développement démographique reprend dans les années 1980, et la population lyonnaise passe de 413 000 habitants en 1982 à 475 000 en 2008. Le gros de la croissance intervient à partir de 1990, avec la rénovation des quartiers de Gerland, Part-Dieu, Vaise et Saint-Rambert.

Parallèlement à cette croissance de la population de la ville de Lyon (qui compte toujours 100 000 habitants de moins que dans les années 1930) on assiste à un développement de la périurbanisation qui peut être mis en évidence par la croissance de la population de l'unité urbaine de Lyon.

Rappelons qu'en France, une ville où **unité urbaine**, dite encore agglomération urbaine par l'INSEE, correspond à une délimitation définie principalement sur le critère de la continuité du bâti. L'unité urbaine correspond à une commune ou un ensemble de communes dont plus de la moitié de la population réside dans une zone agglomérée de plus de 2000 habitants, dans laquelle aucune habitation n'est séparée la plus proche de plus de 200 mètres. Dans le cas de Lyon, on assiste à l'évolution suivante :

- en 1982, l'unité urbaine comprend : 84 communes et 1 220 844 habitants ;
- en 1990, l'unité urbaine comprend : 84 communes et 1 262 223 habitants ;
- en 1999, l'unité urbaine comprend : 102 communes et 1 348 832 habitants ;
- en 2010, l'unité urbaine comprend : 130 communes et 1 509 766 habitants.

La population de la ville de Lyon devrait encore croître à la suite de la construction du nouveau quartier de la confluence au sud de Perrache.

À propos de l'évolution récente de la population lyonnaise, le recensement de 1999 fournit des informations assez précises (source INSEE), qui peuvent être complétées par des estimations réalisées les années suivantes, toujours par l'INSEE :

De 1990 à 1999, Lyon a connu une augmentation de sa population de près de 30 000 personnes et de plus de 21 000 personnes de 1999 à 2005.

- 1990 : 415 479 habitants
- 1999 : 445 274 habitants
- 2005 : 466 400 habitants

L'évolution démographique 1990-1999 s'explique d'abord par un excédent des naissances sur les décès de 24 000, ensuite par un redressement du solde migratoire. L'excédent des arrivées sur les départs est de 6000. La population lyonnaise tend en effet à se renouveler. 38 % des habitants de

Lyon résidaient dans une autre commune auparavant et un Lyonnais sur 4 n'habitait pas dans le Rhône. Un Lyonnais sur 2 n'est pas natif du département.

Alors que la population de l'ensemble du département a tendance à vieillir, la population de Lyon rajeunit en 1999 par rapport à 1990, la tranche des 20 à 39 ans augmentant de 14,1% alors que les plus de 60 étaient en diminution de 3,4%.

Le rajeunissement de la population est essentiellement dû au fait que les nouveaux arrivants sont le plus souvent des jeunes qui poursuivent des études ou entrent dans la vie active. Ainsi on comptait en 1999 à Lyon intra-muros 61 856 élèves ou étudiants de 15 ans ou plus alors qu'ils n'étaient que 48 231 en 1980, ce qui représente une augmentation de 28, 2%.

A l'inverse, la plupart des personnes qui ont quitté Lyon dans la décennie 1990-1999 étaient dans la catégorie des plus âgées et sont parties de Lyon lorsqu'elles sont arrivées à l'âge de la retraite.

Si Lyon rajeunit, elle est en revanche la seule commune du Rhône où la taille moyenne des ménages se réduit. La ville en comptait 216 157 en 1999 contre 190 236 en 1990. Mais la moyenne par foyer est aujourd'hui d'environ deux personnes. Celles qui vivent seules sont de plus en plus nombreuses : 101 362 en 1999, dont une majorité de femmes. Les ménages d'une seule personne sont passés en 9 ans de 42 à 47 %, donc près d'un sur deux. Alors que ceux de trois personnes et plus ont diminué 54 014.

Le nombre total de logements sur le territoire de la Ville de Lyon a augmenté de 15,2 % : 251 279, en 1999, soit 33 071 de plus qu'en 1990. Parmi eux, on comptait 216 157 résidences principales et 7 988 résidences secondaires ou occasionnelles. En revanche, le nombre des logements vacants s'est considérablement accru : 27 134 en 1999, contre 19 048 neuf années auparavant.

L'évolution démographique récente peut se résumer en écrivant : « densification au centre et attractivité à la périphérie ». Les paragraphes qui suivent précisent ces phénomènes et sont extraits d'une analyse de la direction régionale Rhône-Alpes de l'INSEE (2007),

Au 1er janvier 2005, la population des ménages dans l'aire urbaine de Lyon est estimée à 1,7 million d'habitants. On rappelle que selon l'INSEE, une **aire urbaine** ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Le dynamisme démographique de l'aire urbaine de Lyon (+ 0,8 % par an depuis 1999) est important, supérieur à celui de la France métropolitaine et des grandes aires urbaines de Paris, Marseille et Lille. L'excédent des naissances sur les décès explique presque toute la croissance démographique lyonnaise, alors qu'il n'explique que 60 % de la croissance régionale. Il s'est accru par rapport à la période 1990-1999 et approche les 13 000 personnes par an entre 1999 et 2005.

Ce dynamisme naturel est d'une part lié aux naissances provenant des nombreuses personnes en âge d'avoir des enfants. La proportion de personnes âgées de 20 à 39 ans est supérieure à celle de la région. D'autre part, il est lié à de moindres décès en raison du faible poids des plus de 60 ans (18 % de la population) qui reste de 2 points inférieur au niveau régional.

Alors que l'excédent des arrivées sur les départs explique 40 % de la croissance démographique régionale, il n'explique que 1 % de celle de l'aire urbaine de Lyon. Ce n'est certes pas beaucoup mais maintenant, l'aire urbaine attire des habitants alors qu'elle en perdait au cours des années 1990 du fait des départs supérieurs aux arrivées. La faible différence entre les arrivées et les départs masque l'importance de chacun des deux flux. Ainsi la mobilité est forte : 38 % des habitants actuels ont déménagé durant les cinq dernières années. L'aire urbaine est donc un

territoire en mouvement résidentiel permanent.

Par la suite, trois parties de l'aire urbaine sont considérées : le centre, la couronne urbaine et la couronne périurbaine. Le centre comprend les communes de Lyon et Villeurbanne, la couronne urbaine correspond aux autres communes du Grand Lyon et la couronne périurbaine se compose du reste des communes de l'aire urbaine.

**Le centre** continue son importante densification à un rythme plus soutenu que dans les années 1990. Sur moins de 2 % du territoire de l'aire urbaine, on compte 76 habitants de plus par km<sup>2</sup> chaque année depuis 1999 contre 64 précédemment. La densification se recentre sur Lyon et Villeurbanne. L'évolution annuelle de la population (+ 0,8 %), est presque essentiellement due à un solde naturel très positif. La population en âge d'avoir des enfants (20-39 ans) est très concentrée dans le centre puisqu'elle regroupe 36 % de ses habitants, soit 7 points de plus que dans l'aire urbaine. Le léger excédent migratoire apparent cache une population du centre très mobile, seulement 54 % habitaient dans le même logement cinq ans auparavant, contre 62 % dans l'aire urbaine. La croissance du parc de logements, plus de 2 900 par an depuis 1999, a contribué à la densification du centre. L'autre composante de cette densification est la transformation de logements vacants et résidences secondaires en résidences principales.

**Dans la couronne urbaine**, le recul démographique est stoppé. Cet espace, qui avait perdu des habitants entre 1990 et 1999 sous l'effet d'un solde migratoire très inférieur au solde naturel, se redresse. Le solde global est sur la période 1999-2005 de + 2 500 habitants par an. Il est dû uniquement à un solde naturel très positif au même niveau que celui de l'aire urbaine. Mais, contrairement au centre, la couronne urbaine perd de la population par migration, avec un déficit de 2 200 habitants en moins chaque année depuis 1999. Certes, il y a eu des entrées-sorties mais la part des personnes provenant d'une autre région ou de l'étranger est seulement de 6 % contre plus du double dans le centre. Par ailleurs, le vieillissement de la couronne urbaine est plus prononcé que dans le centre, la proportion de personnes de plus de 60 ans y est passée de 18 à 19 % (contre une baisse de 19 à 18 % dans le centre). Le parc de logements de la couronne urbaine croît au même rythme que dans l'aire urbaine et affiche un gain annuel de 1 900 logements. La population qui y réside reste six fois moins concentrée que celle du centre.

**La couronne périurbaine**, déjà très attractive entre 1990 et 1999, a continué d'attirer de nouveaux habitants entre 1999 et 2005. Composée principalement de petites communes ou de petites villes, cette zone a tiré profit du desserrement urbain. En moyenne, on compte 5 500 habitants par an en plus depuis 1999. Cependant, l'évolution est moins importante que pendant la période précédente (+ 1,2 % par an contre + 1,7 %). Elle reste quand même plus dynamique que dans le centre ou la couronne urbaine. Malgré cela et en raison de sa grande surface (85 % de l'aire urbaine), l'augmentation de la densité y est faible (+ 2 habitants au km par an).

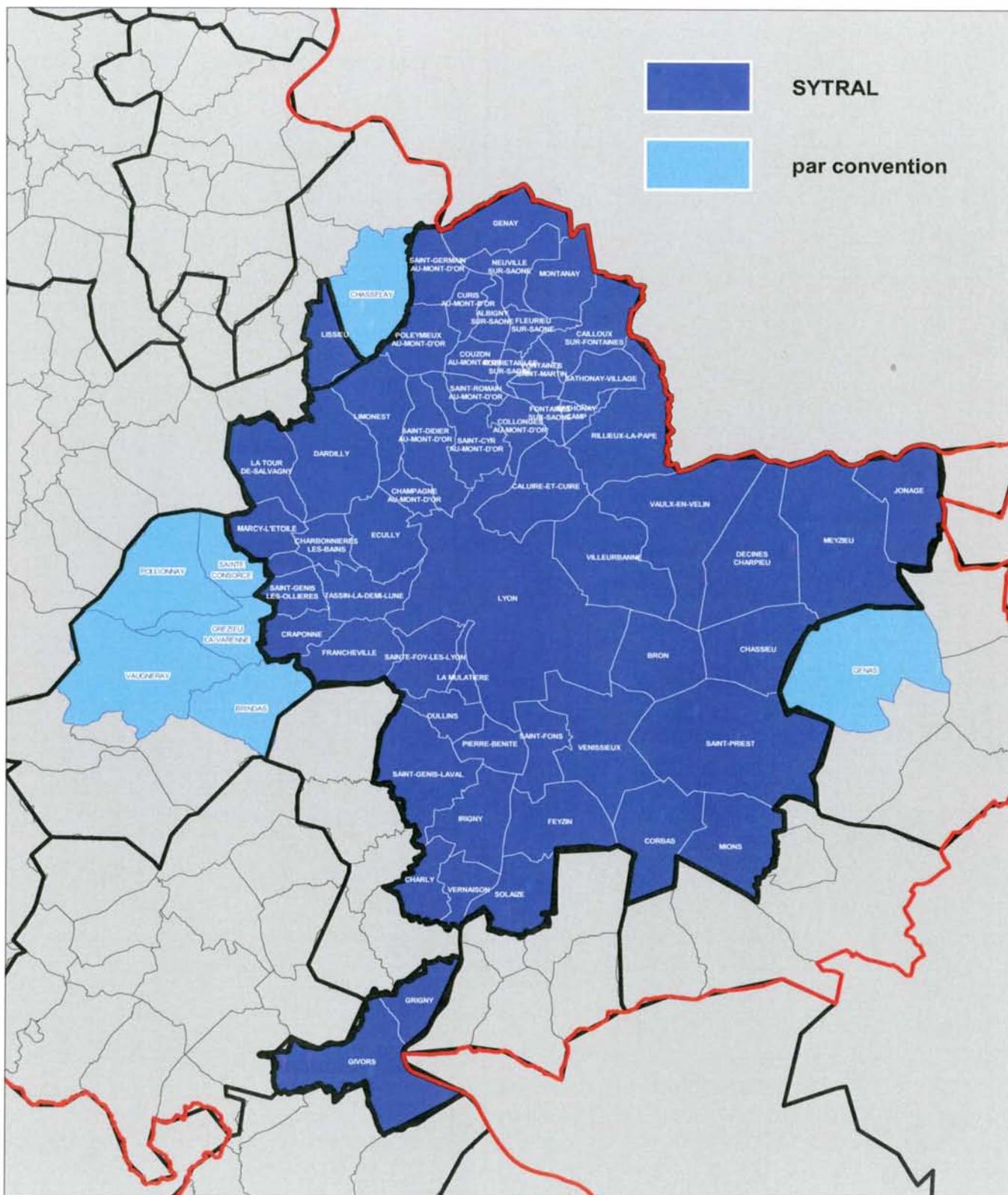
La couronne périurbaine est le territoire de l'aire urbaine qui combine un solde naturel et un solde migratoire importants. Néanmoins proportionnellement, l'évolution naturelle est moins forte que dans le Grand Lyon (centre + couronne urbaine). La part des personnes en âge d'avoir des enfants (20-39 ans) est d'ailleurs en baisse et plus basse (26%) que dans les autres parties de l'aire urbaine. L'excédent des arrivées sur ce territoire compense le déficit migratoire du Grand Lyon (2 100 habitants par an). C'est dans cet espace que les personnes ont le moins déménagé puisque 67 % habitaient déjà le même logement cinq ans plus tôt. L'évolution annuelle relative du nombre de logements est certes importante mais en absolu, l'augmentation est du même ordre que dans le centre de Lyon, territoire pourtant 45 fois plus petit !

L'attrait pour une maison individuelle est souvent cité comme facteur déterminant de ce développement périurbain, la progression de ce type d'habitat y est d'ailleurs un peu plus forte qu'au niveau de l'aire urbaine. Mais c'est la progression des ménages résidant en appartement qui est très importante (+ 4,2 % par an), près de trois fois plus rapide que dans l'aire urbaine. Ce développement de l'habitat collectif permet de contenir en partie l'étalement urbain.



## ANNEXE 4

# Communes desservies aujourd'hui par les T.C.L.



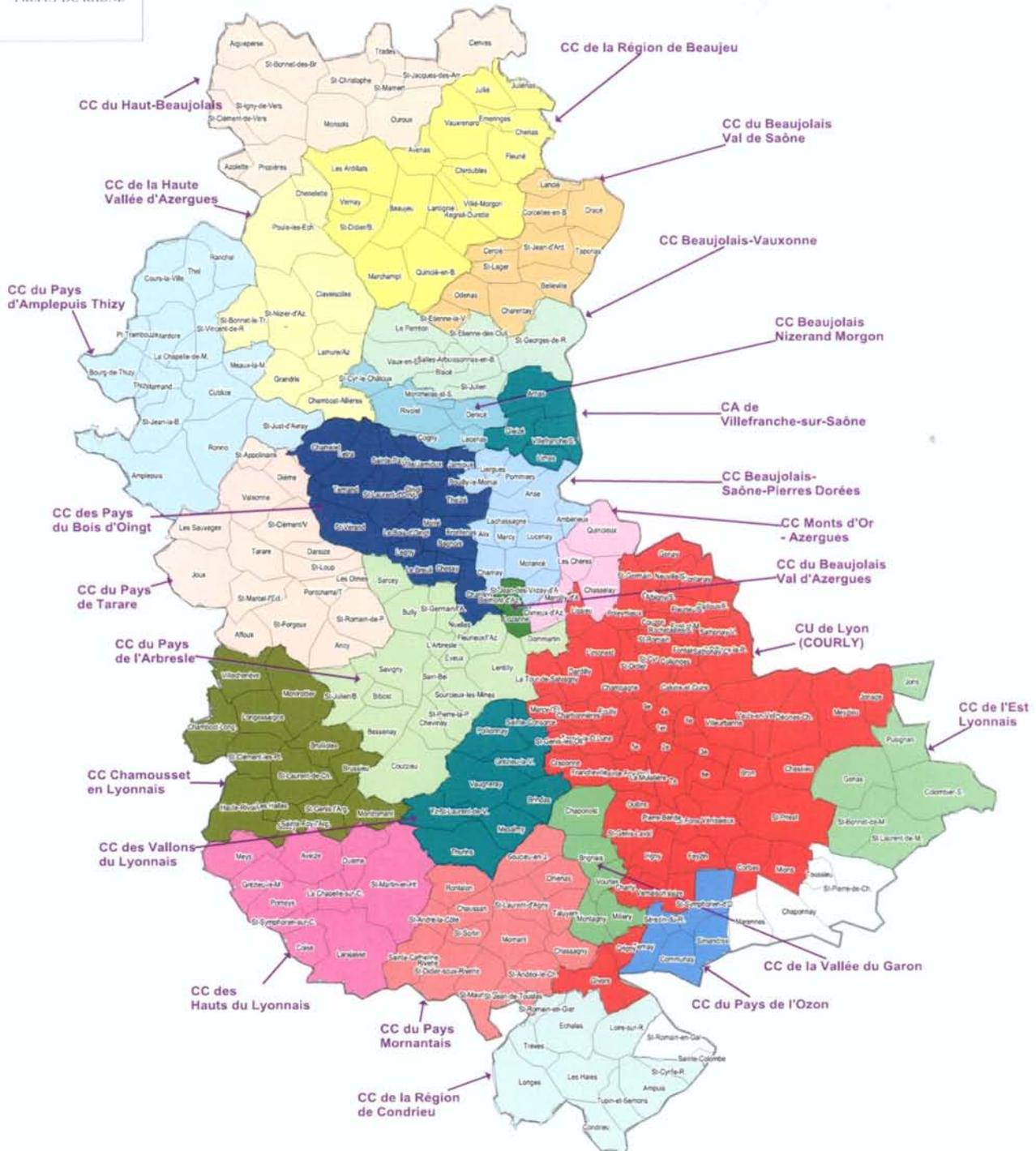


ANNEXE 5 – Les EPCI à fiscalité propre du département du Rhône



# DÉPARTEMENT DU RHÔNE

## EPCI à fiscalité propre



Sources:  
BdCarto®, © IGN - Paris - 2009  
protocole IGN/MEDAD-MAP, juillet 2007  
Autorisation de diffusion : DDT préfecture 69

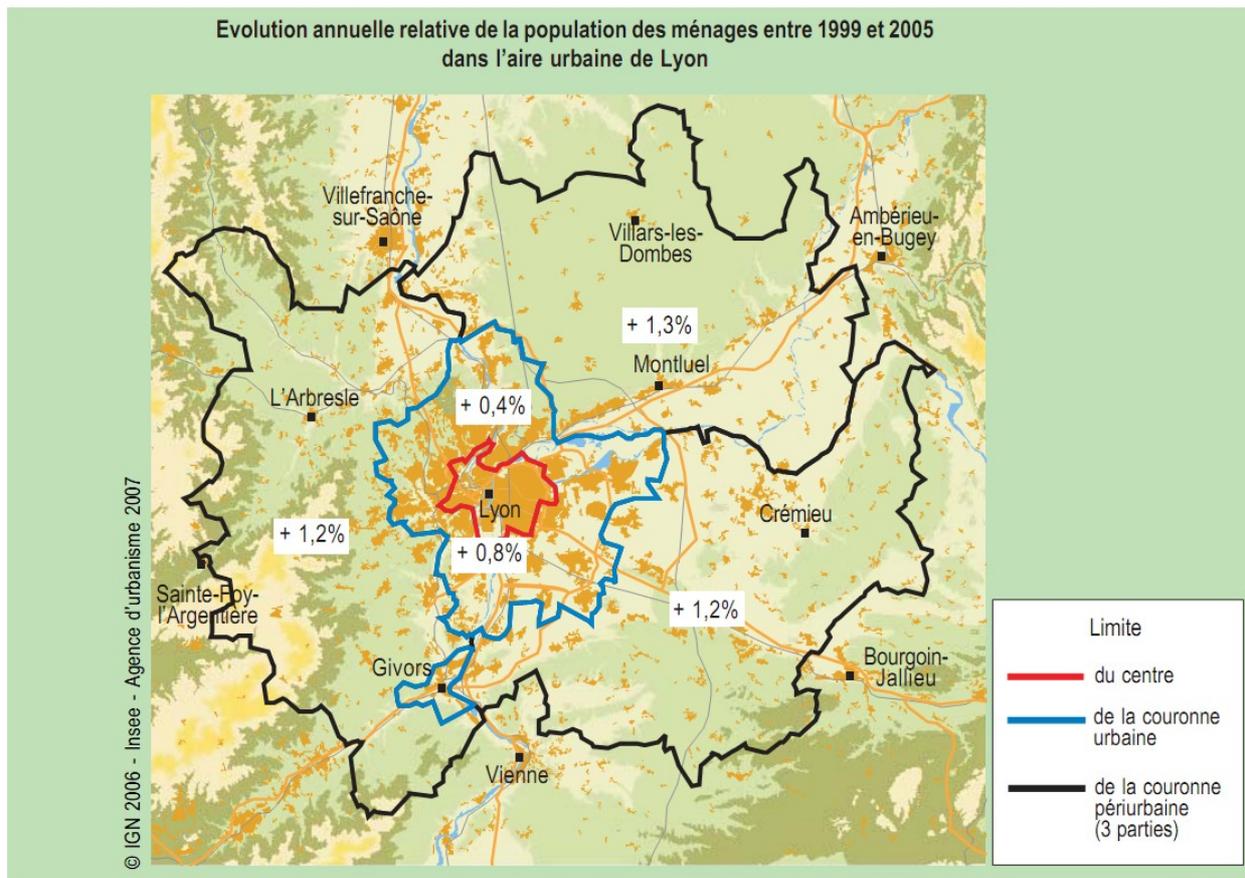




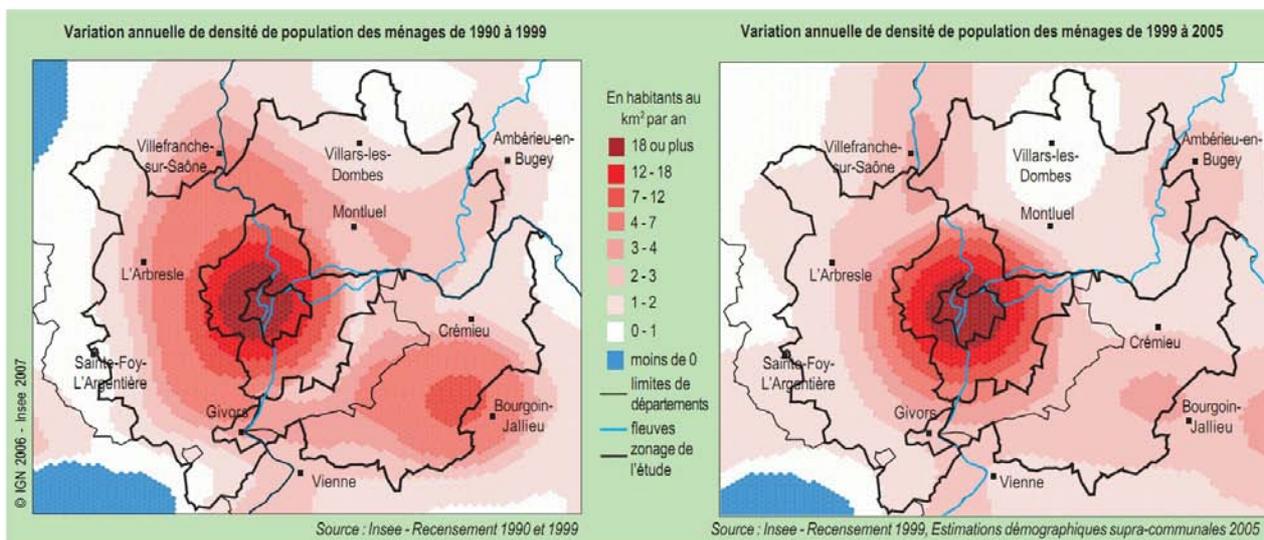


## ANNEXE 7 - L'évolution démographique de l'aire urbaine lyonnaise

### Une croissance de la population plus forte en couronne périurbaine



### La densification de l'aire urbaine se recentre sur Lyon et Villeurbanne

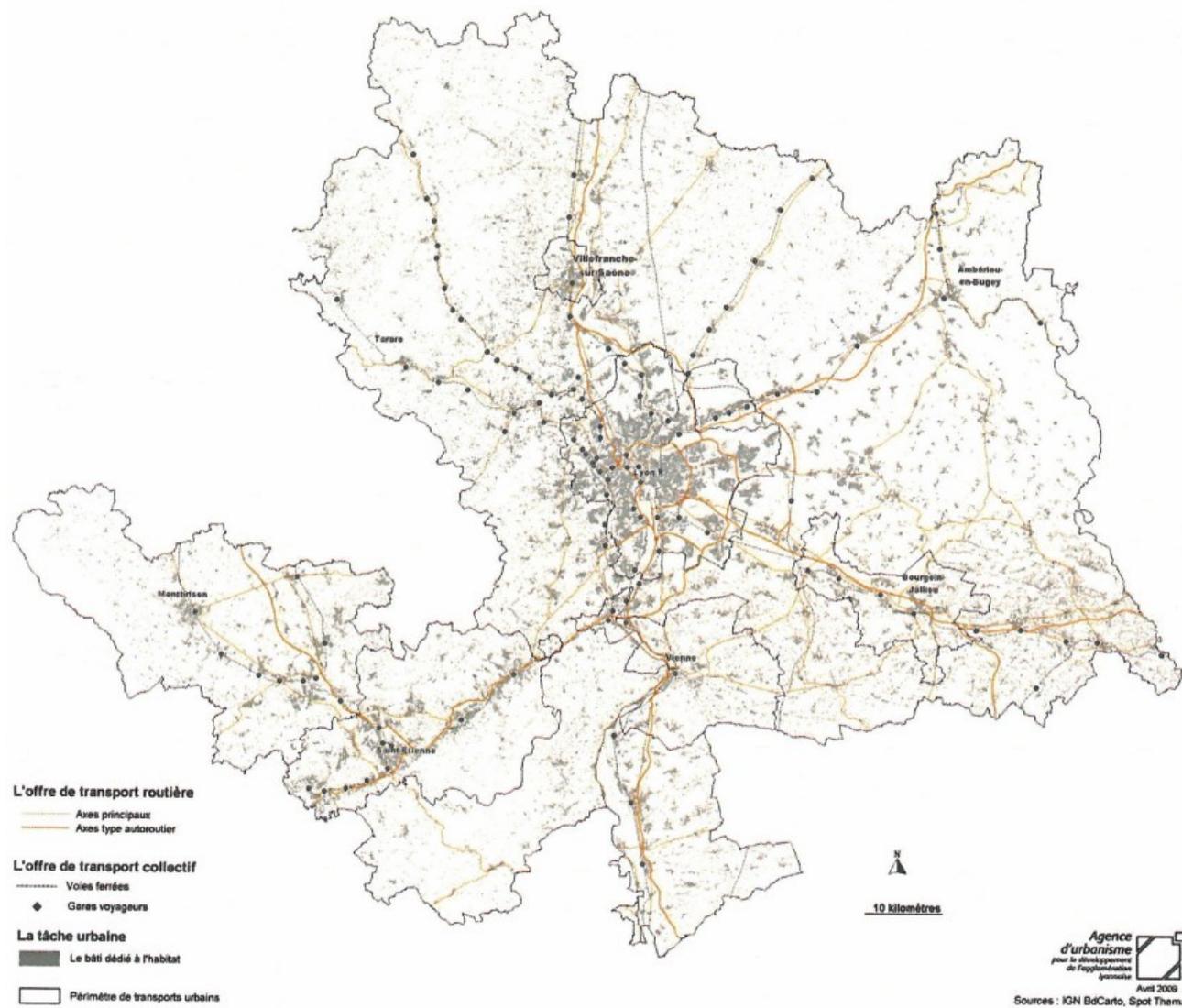




# Quelques apports de l'enquête ménages déplacements de 2006

## ANNEXE 8

### Les infrastructures de transport structurantes



## Un réseau de transport bien structuré

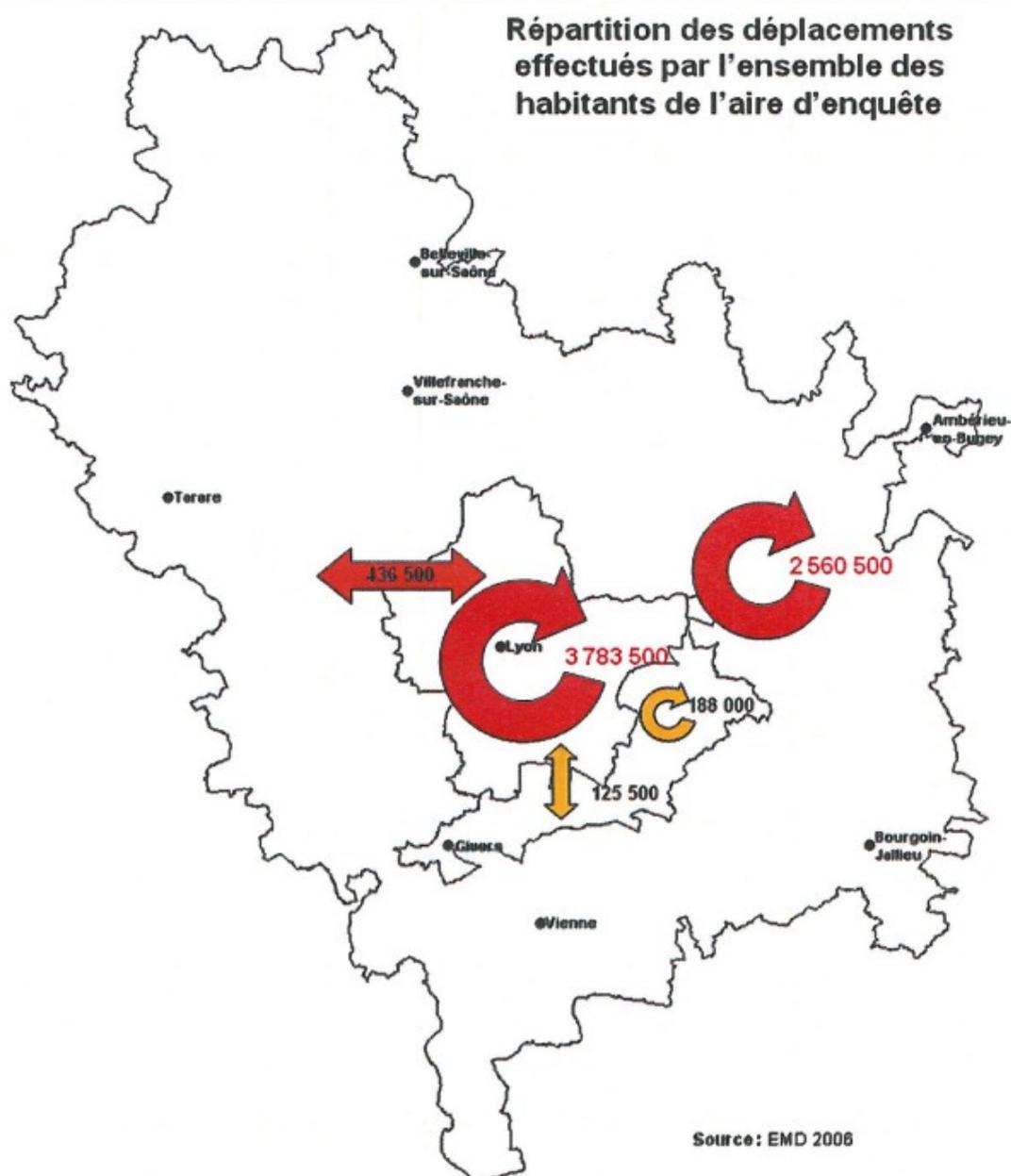
L'agglomération lyonnaise, grâce à sa situation historique de carrefour économique, est très bien dotée en infrastructures de transport routier et ferroviaire.

Le maillage routier est fin, il permet de répondre au fonctionnement multipolaire de la métropole.

Le réseau ferroviaire est, comme souvent, structuré en étoile et n'offre pas la possibilité de relier de relier les polarités intermédiaires entre elles sans passer par son centre.



## ANNEXE 9



### **Le territoire du Grand Lyon concentre la majorité des déplacements de l'aire métropolitaine**

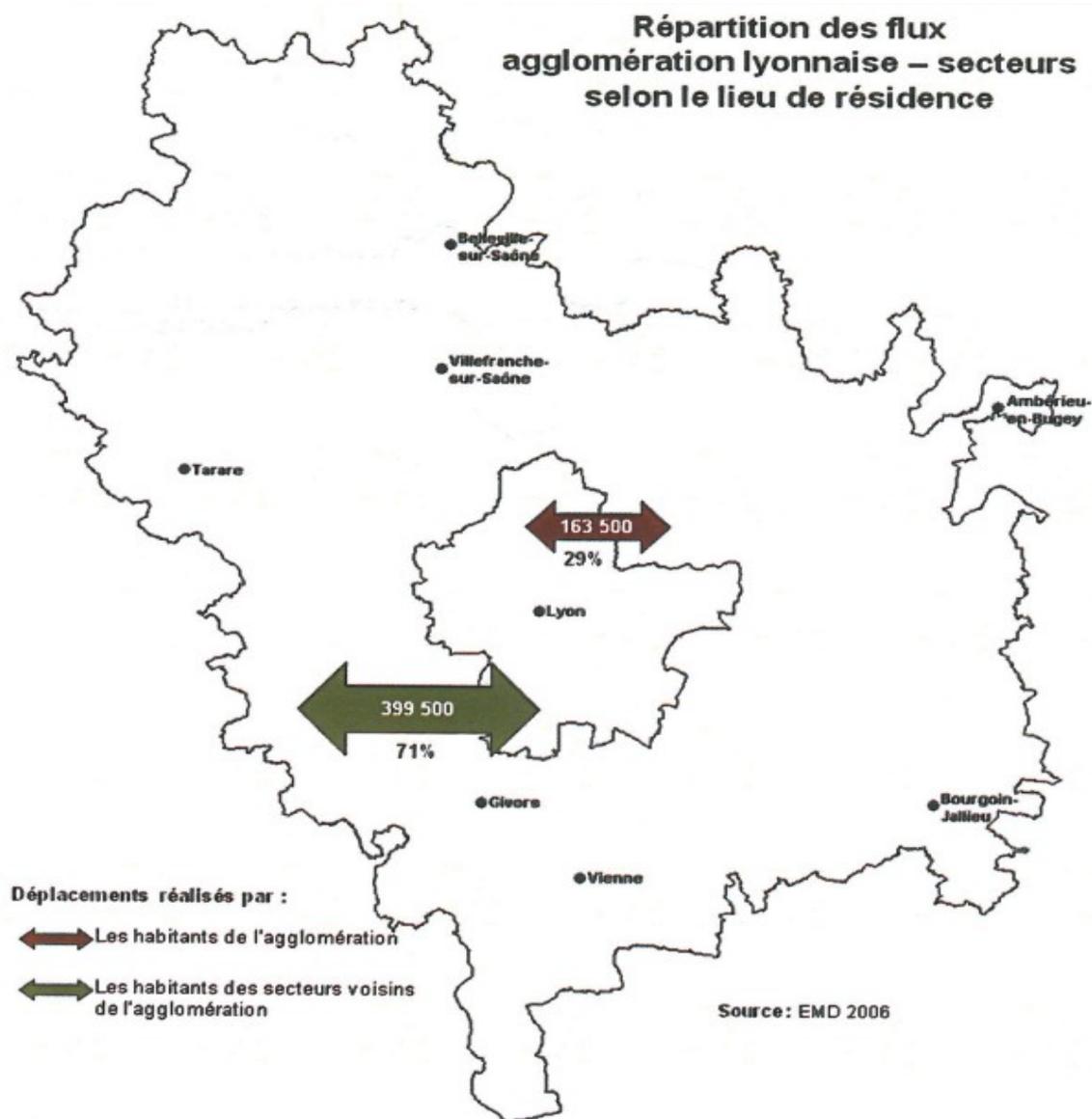
Au sens de l'EMD, l'aire métropolitaine lyonnaise couvre un territoire intermédiaire entre l'aire urbaine et l'Inter-Scot : 460 communes réparties sur trois départements (Rhône Isère et Ain).

À cette échelle, 6 906 000 déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants de ce territoire. Parmi ces déplacements :

- 3 783 500 soit 55 % sont réalisés en interne à l'agglomération lyonnaise ;
- 125 000 soit 2 % sont réalisés en échange entre l'agglomération et le reste du SCoT ;
- 436 500 sont réalisés entre les autres secteurs et l'agglomération lyonnaise.



## ANNEXE 10

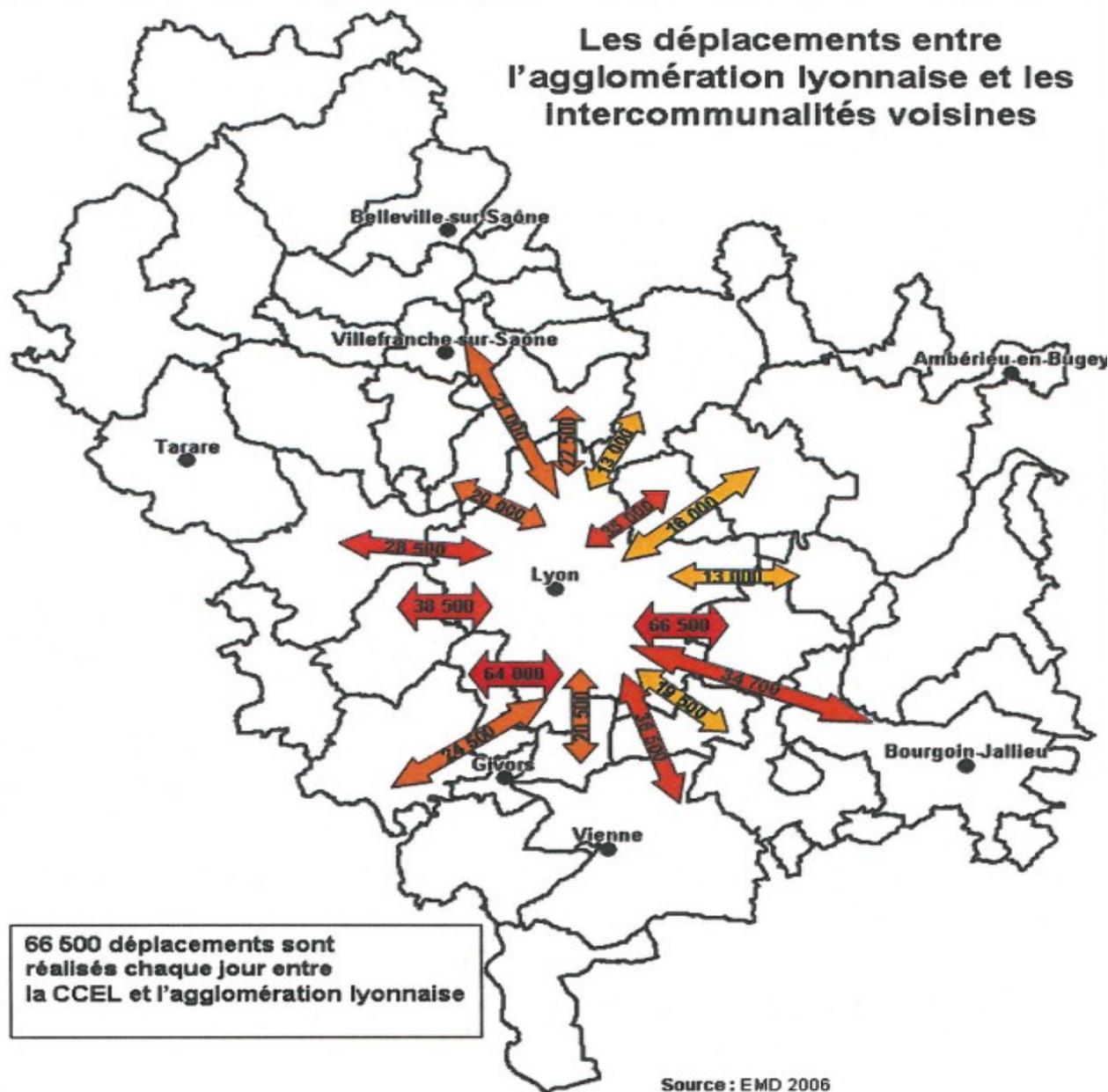


### **Ce sont les habitants des territoires voisins qui alimentent la majorité des déplacements d'échanges avec le Grand Lyon**

Les déplacements qui mettent en relation l'agglomération lyonnaise et les secteurs qui l'entourent sont au nombre de 563 000, soit 8 % des déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise.

À une échelle plus fine, en s'intéressant uniquement au secteur de résidence des personnes dont les déplacements mettent en lien l'agglomération et les secteurs voisins, il apparaît que 71 % sont liés à des habitants des secteurs voisins du Grand Lyon.



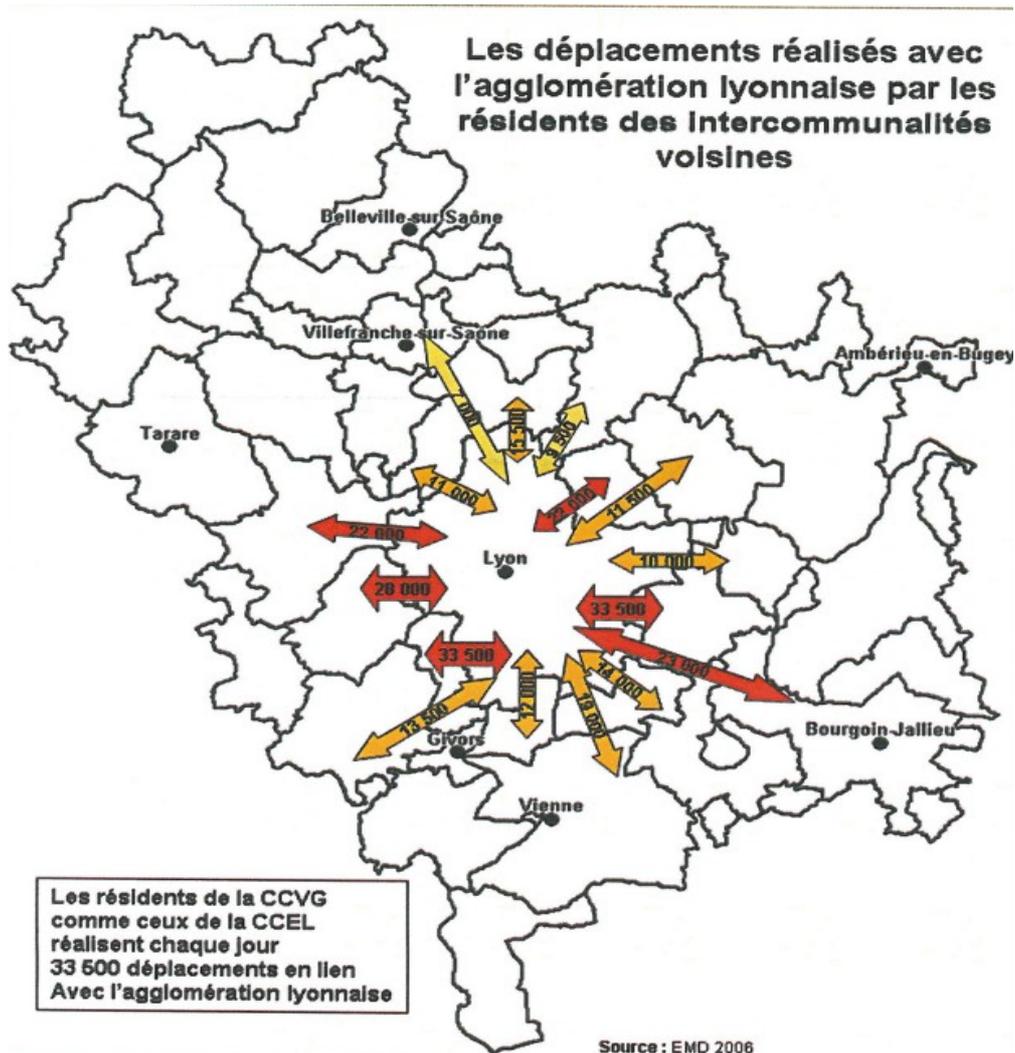


### Est Lyonnais et vallée du Garon, deux intercommunalité en forte interaction avec le Grand Lyon

Afin d'identifier les secteurs pour lesquels l'interdépendance avec le Grand Lyon est forte, une exploitation particulière de l'EMD a été réalisée en s'appuyant sur le périmètre des intercommunalité.

Il apparaît alors que des flux non négligeables s'établissent chaque jour entre le Grand Lyon et la CCEL ou la CCVG : respectivement 66 500 et 64 000 déplacements soient 12 % et 11 % des déplacements d'échanges entre le Grand Lyon et le reste de l'aire métropolitaine.





**Des déplacements d'échanges plus souvent réalisés par les habitants des territoires voisins du Grand Lyon**

Les flux Grand Lyon - territoires voisins sont avant tout réalisés par les habitants de ces territoires extérieurs.

Toutefois des situations proches de l'équilibre existent, ainsi les résidents de la CCEL comme ceux de la CCVG, contribuent pour moitié à ces flux en réalisant chaque jour 33 500 déplacements d'échange avec l'agglomération lyonnaise.

Ces territoires sont en situation d'interdépendance avec le Grand Lyon :

CCEL : les habitants sont à l'origine de 50 % des déplacements d'échanges avec le Grand Lyon :

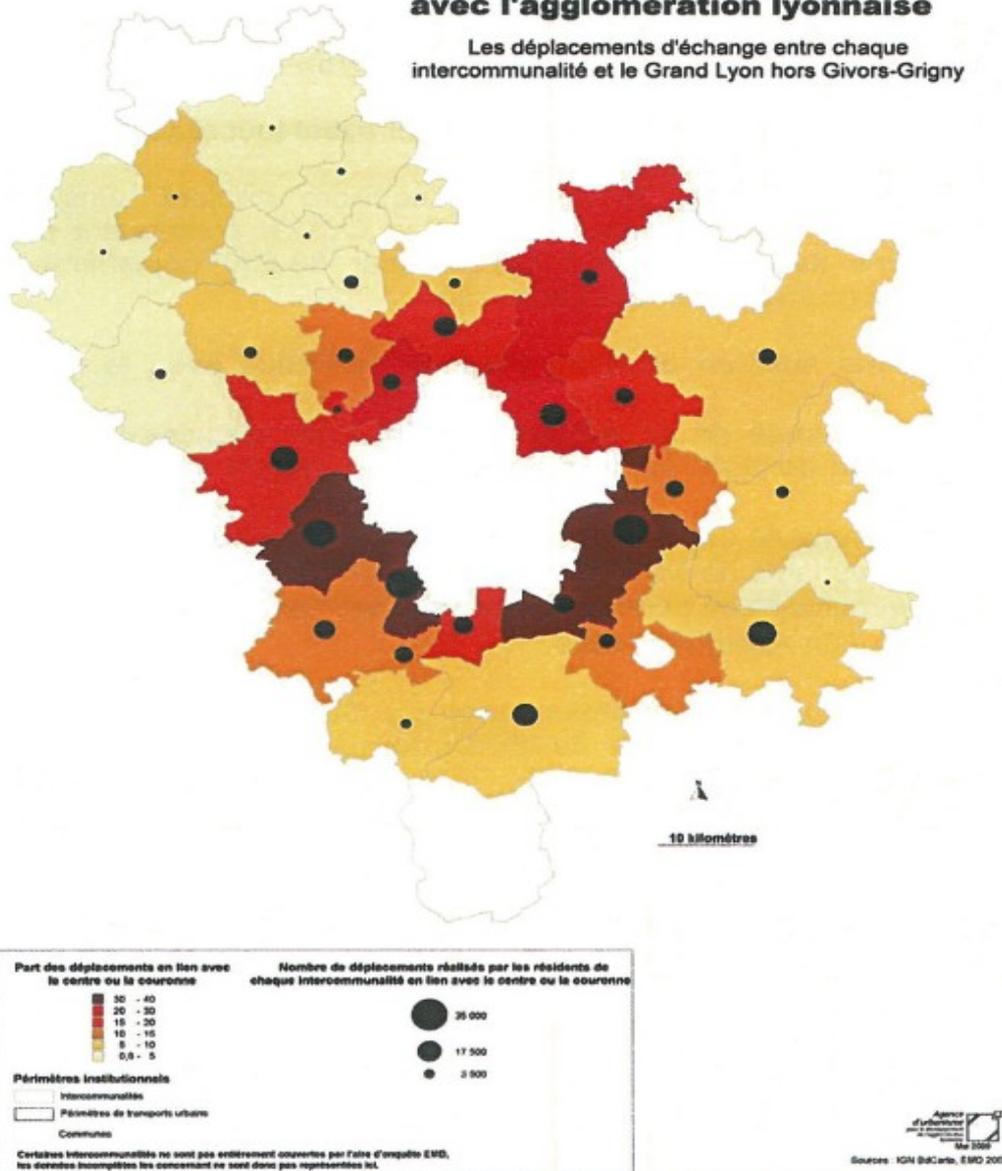
- CCVG : 52 % ;
- CC du pays Mornantais : 57 % ;
- CC du pays de l'Ozon : 58 % ;
- Mont d'Or Azergues : 55 %.

Pour d'autres territoires, la dépendance au Grand Lyon est à sens unique. Ce sont les habitants de l'EPCI qui engendrent la majorité des déplacements d'échanges :

Porte Dauphinoise : 77 % ;  
CC du pays de l'Arbresle : 77 % ;  
Cantons Montuel : 37 % ;  
Centre Dombes : 73 % ;  
SIVOM de l'Ozon : 72 % ;  
CCVL : 72 % ;  
Saône Vallée : 69 % ;  
Miribel Plateau : 63 %.

**EMD : l'interdépendance des territoires avec l'agglomération lyonnaise**

Les déplacements d'échange entre chaque intercommunalité et le Grand Lyon hors Givors-Grigny



**L'Est et l'Ouest lyonnais, une forte interdépendance avec le Grand Lyon**

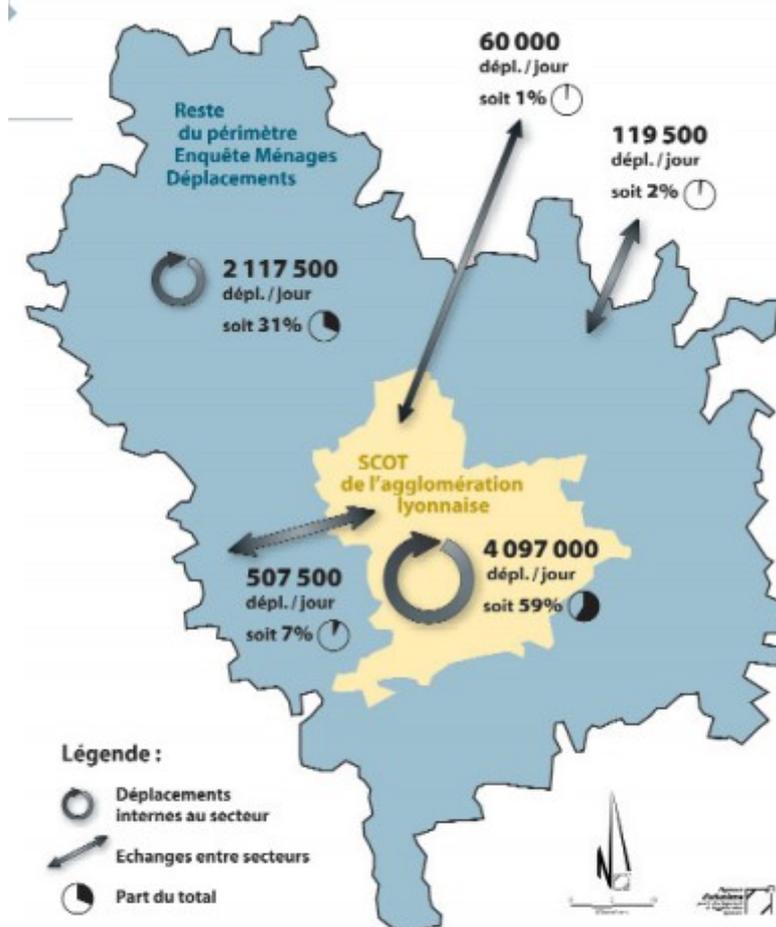
Pour compléter l'approche précédente qui étudie les flux d'échanges entre le Grand Lyon et les EPCI voisins, la carte ci-dessus présente la place occupée par les déplacements en lien avec l'agglomération lyonnaise parmi l'ensemble des déplacements des résidents de chaque EPCI.

**Il apparaît ainsi que les déplacements d'échanges avec l'agglomération lyonnaise structurent le fonctionnement des secteurs qui en sont limitrophes : 35 % des déplacements des résidents de la CCVG, 34 % des déplacements des résidents du SIVOM de l'Ozon, 33 % des déplacements des résidents de la CCVL et 32 % des déplacements des résidents de la CCEL.**



## ANNEXE 14 - Analyse des flux de déplacements dans l'EMD - 2006

### Principaux flux de déplacements des habitants du périmètre d'enquête



**NB :** les déplacements qui concernent un secteur ne sont pas uniquement effectués par les habitants de ce secteur : en effet, dans un secteur, un déplacement peut être fait par une personne résidant dans le secteur ou ailleurs dans le périmètre d'enquête.



## ANNEXE 15 - La mobilité des habitants des secteurs étudiés

### LES FLUX DES HABITANTS DU GRAND LYON



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

Cartographie: CETE de Lyon. Octobre 2011

## La mobilité des habitants des secteurs étudiés – suite

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR VALLON DE L'AZERGUES



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR CENTRE DOMBES



Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

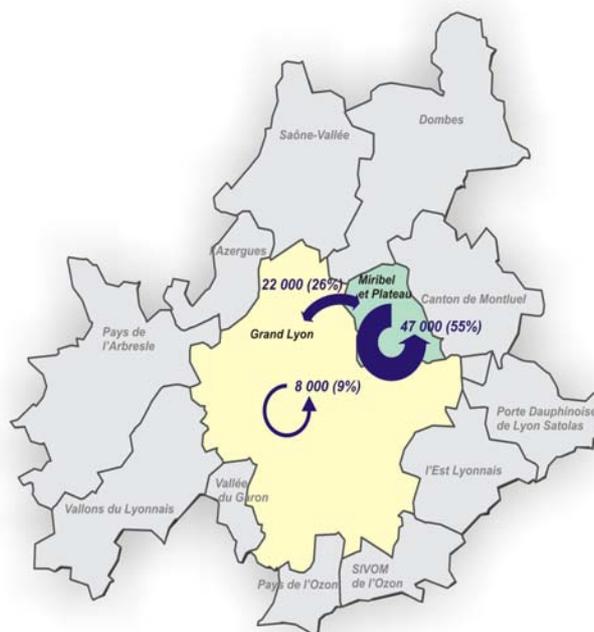
Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR EST LYONNAIS



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR MIRIBEL ET PLATEAU



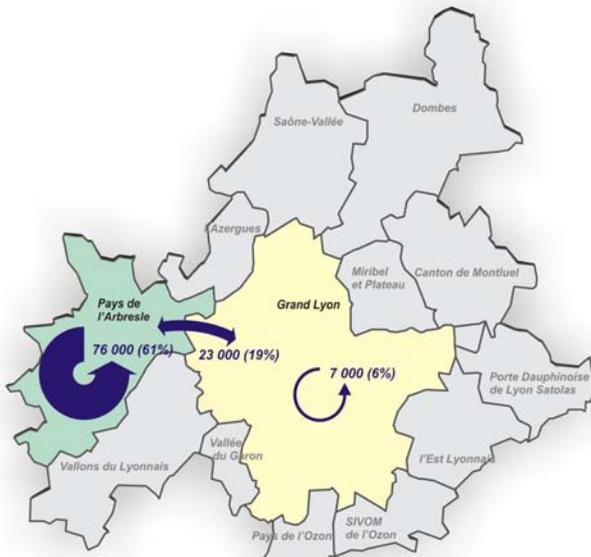
Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

# La mobilité des habitants des secteurs étudiés – suite

**LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR PAYS DE L'ARBRESLE**



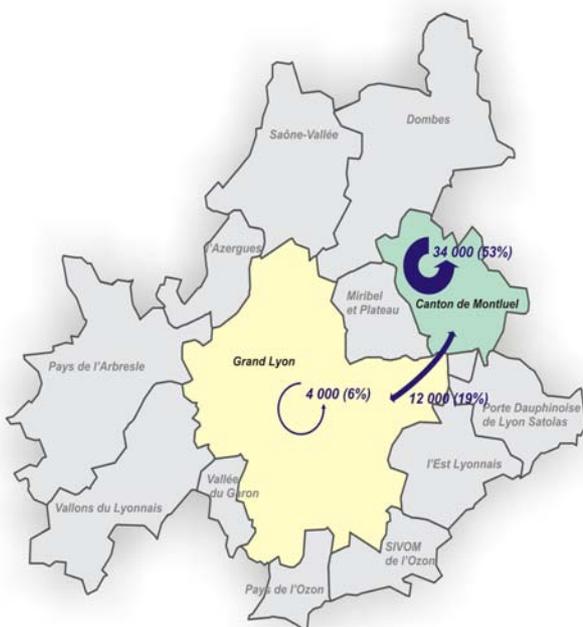
Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

**LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR PAYS DE L'OZON**



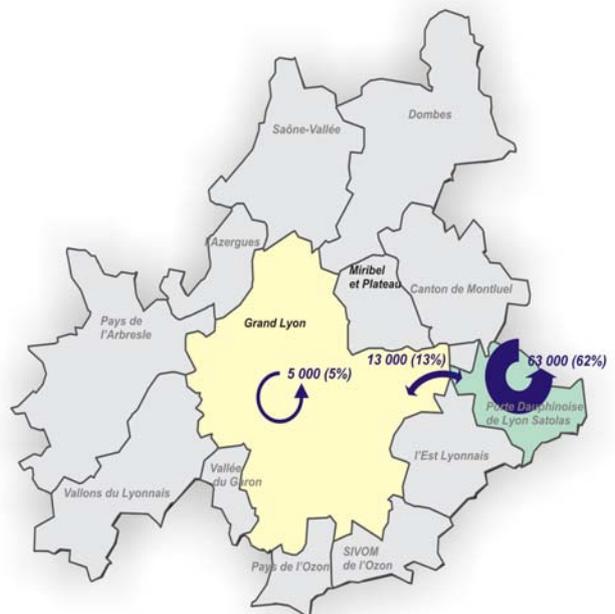
Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

**LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR CANTON DE MONTLUEL**



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

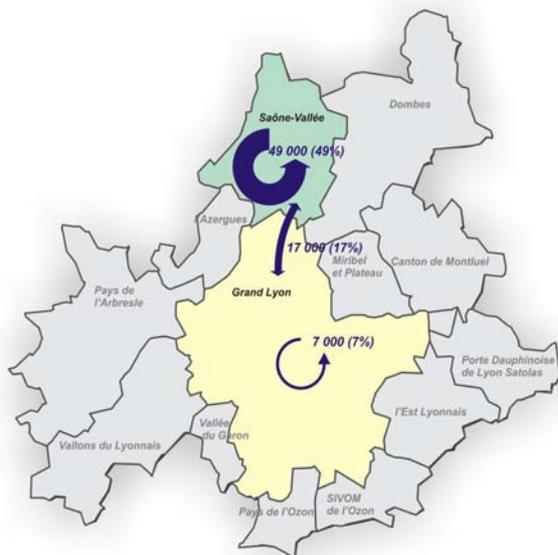
**LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR PORTE DAUPHINOISE**



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

## La mobilité des habitants des secteurs étudiés – fin

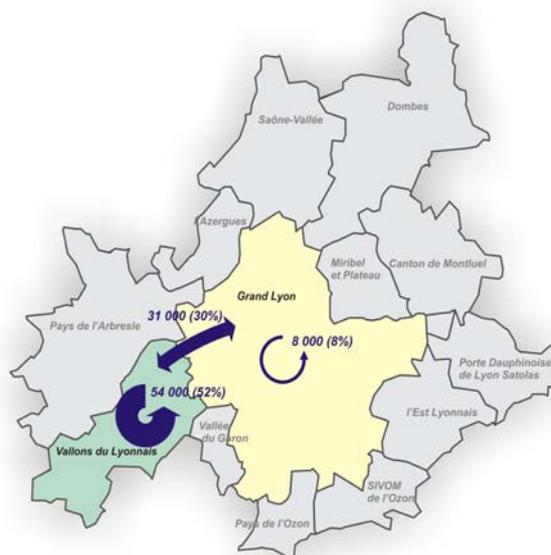
LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR SAONE ET VALLÉE



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR VALLON DU LYONNAIS



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR VALLÉE DU GARON



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

LES FLUX DES HABITANTS DU SECTEUR SIVOM DE L'OZON



Source: enquêtes ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL

Cartographie: CETE de Lyon, Octobre 2011

## **ANNEXE 16 - Table des sigles et acronymes utilisés dans le texte**

AOTU	Autorité Organisatrice de Transports Urbains
CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
EMD	Enquête ménages déplacements
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
SRU	loi Solidarité et renouvellement urbains
RCT	loi de réforme des collectivités territoriales
SMSRU	Syndicat mixte selon la loi Solidarité et renouvellement urbains
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
PTU	Périmètre de transports urbains
VT	Versement de transport
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIVOM	Syndicat intercommunal à vocations multiples
CLO	Compagnie Lyonnaise des Omnibus
OTL	Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon
TCL	Transports en Commun Lyonnais
STCRL	Syndicat des Transports en Commun de la Région Lyonnaise
SEMALY	Société d'Etudes du Metro de l'Agglomération Lyonnaise
COURLY	Communauté urbaine de Lyon – Aujourd'hui le Grand Lyon
SYTRAL	Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
REAL	Réseau express de l'aire métropolitaine de Lyon
CCEL	Communauté de Communes de l'Est Lyonnais
CCVL	Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais
CCVG	Communauté de Communes de la Vallée du Garon
LESLYS	Tramway express entre la Part Dieu et l'aéroport Lyon St Exupéry
LEA	Ligne 3 du tramway lyonnais
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France



## **ANNEXE 17 - Liste des personnes rencontrées**

Josiane CHEVALIER Secrétaire générale de la Préfecture du Rhône

Michèle TAILLARDAT Directrice des libertés publiques et des affaires décentralisées à la Préfecture du Rhône

Guy LEVI Directeur de la DDT du Rhône

Benoit QUIGNON Directeur général des services du Grand Lyon

Sébastien CHAMBE Directeur de la planification et des politiques d'agglomération du Grand Lyon

Patrick DIENY Directeur général adjoint des services du Conseil Général du Rhône

Gilles BOUCHET Directeur du pôle infrastructures et déplacements du Conseil Général du Rhône

Christian BOURGET MIGT 6 Lyon

Annette GOGNEAU Chef de bureau - DGITM/DST/SFD1

Veronique ANTIPHON-AUBANELLE Chargée d'études juridiques - DGITM/DST/SFD1

Patricia VARNAISON-REVOLLE Chef du département Déplacements Durables CERTU

Christophe BETIN Directeur adjoint de département Mobilité - CETE Lyon





Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable

7<sup>e</sup> section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45